

まちづくりガイドライン

横浜駅周辺大改造
計画づくり委員会

まちづくりガイドライン 目次

〔エリア全体〕

I. まちづくりの基本方針.....	1
1 土地利用・空間形成方針	1
2 環境形成方針.....	3
3 防災・防犯方針	7
4 景観形成方針	9
5 歩行者ネットワーク形成方針	11
6 交通環境形成方針	15
7 持続可能なまちづくり	21

〔重要な拠点・骨格〕

II. まちづくりの基準.....	23
1 主要な骨格・拠点空間の方向性	23
①駅×街空間	
ア 都市機能の導入・育成	24
イ 環境配慮・創出の取組み	26
ウ 防災の取組み	28
エ 都市景観の形成	30
オ ターミナルコアの整備	32
②歩行者空間	34
③親水空間	36
2 その他エリアにおけるまちづくりの方向性	38
III. ガイドラインの運用.....	40

大改造計画 3編の役割・構成

大改造計画は、「まちづくりビジョン」「基盤整備の基本方針」「まちづくりガイドライン」の3編から構成します。

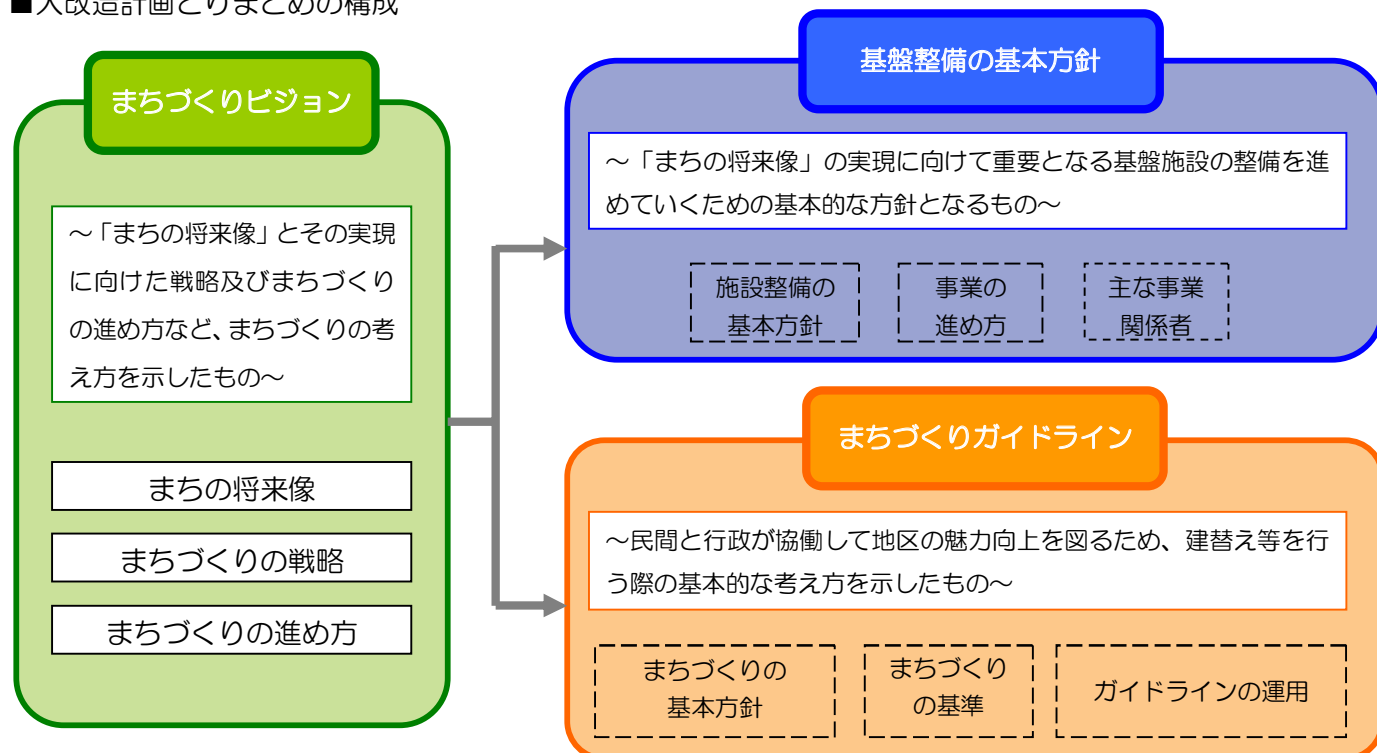
「まちづくりビジョン」は、「まちの将来像」と、その実現に向けた「まちづくり戦略」や「まちづくりの進め方」の基本的な考え方を示すものとして、長期に渡り、民間と行政が共有していきます。

「基盤整備の基本方針」は、まちづくりビジョンにおける「まちの将来像」の実現に向けて重要となる基盤整備について、具体的な整備を進めていくための基本的な方針を示します。

「まちづくりガイドライン」は、民間と行政が連携協働して地区の魅力向上を図るため、骨格となる空間や主要なネットワーク形成に向けた、まちづくりの取組みの基本方針・基準、その実現に向けたルール整備等に関する基本的な考え方を示します。

また、「基盤整備の基本方針」や「まちづくりガイドライン」は、まちづくりの進捗やその時代の考え方に応じて、進化・発展していくものです。

■大改造計画とりまとめの構成



■ガイドラインの構成

横浜駅周辺地区のまちづくりをすすめる本ガイドラインは、下記に基づき構成されています。

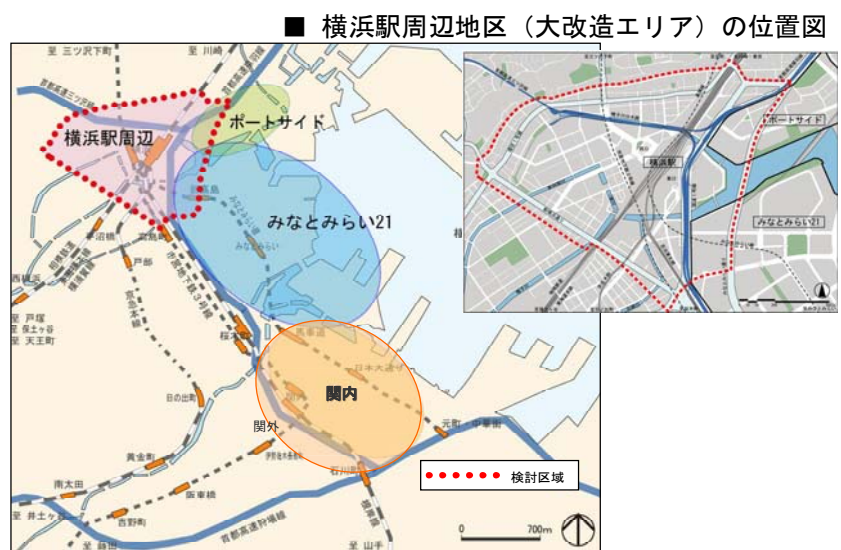
- I ⇒ 横浜駅周辺地区全体に関するまちづくりの基本的な方針を記載
- II ⇒ 横浜駅周辺地区の中でも、主要な拠点・骨格に関するまちづくりの基準
- III ⇒ 上記を促進・支援する制度、ルールとガイドラインの運用などの考え方

【I、IIにおける対象】

I. まちづくりの基本方針

(右図大改造エリア全体が対象)

- 1 土地利用・空間形成
- 2 環境形成
- 3 防災・防犯
- 4 景観形成
- 5 歩行者ネットワーク
- 6 交通環境形成
- 7 持続可能なまちづくり



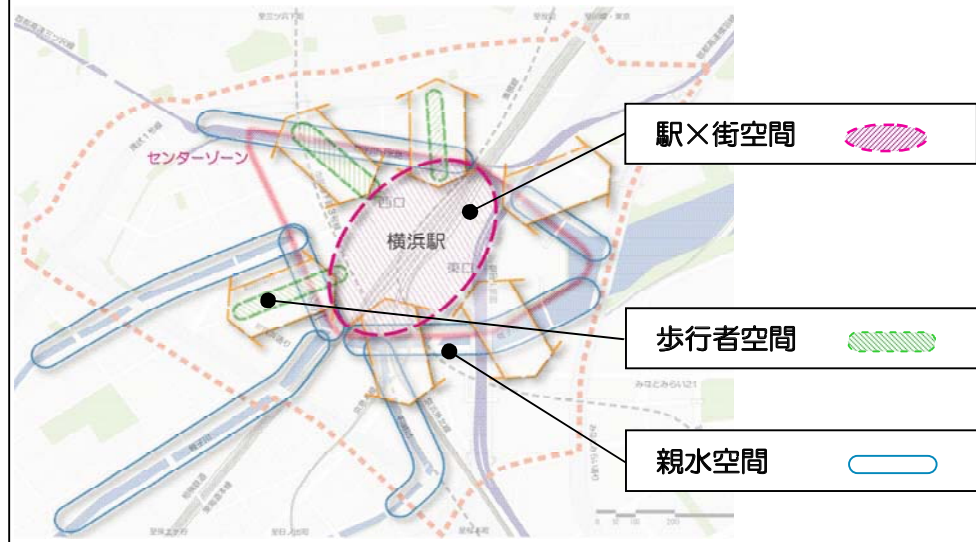
II. まちづくりの基準

(主要な拠点

・骨格が対象)

- 1 主要な骨格
 - ・拠点空間
 - ① 駅×街空間
 - ② 歩行者空間
 - ③ 親水空間
- 2 その他エリア

■ 主要な骨格・拠点空間の場所



I. まちづくりの基本方針

1

土地利用・空間形成方針

方針 1-1. 「アジアの交流センター」としての都市機能強化

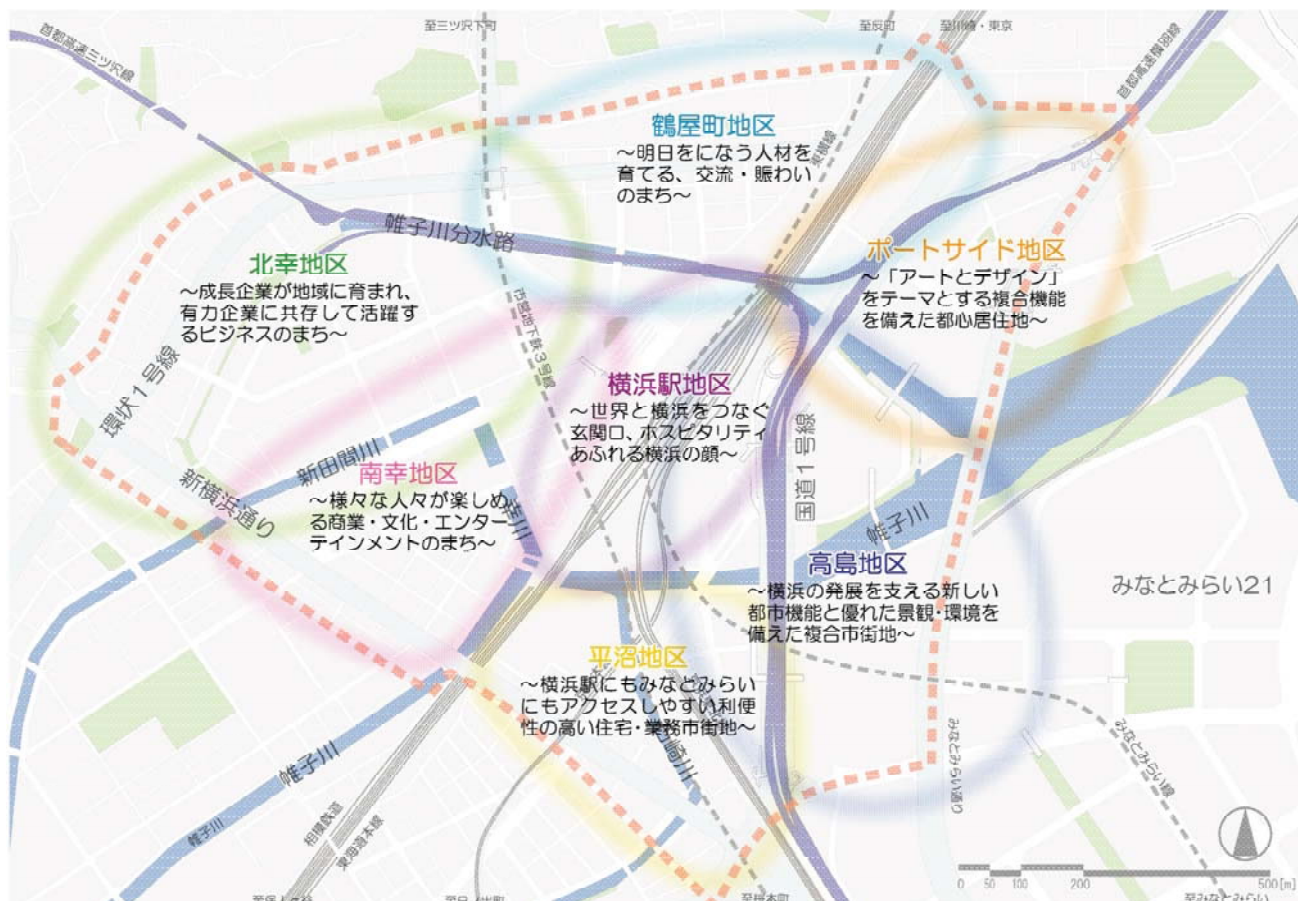
現在の横浜駅周辺はまちとしての魅力に乏しく、また人々の豊かな回遊・良好な賑わいがあるとは言えません。今後進展する国際化を踏まえ、インフラ改善、防災性向上、環境配慮などを背景としながら、首都圏第4位の乗降客数や駅前の商業集積などのポテンシャルと、国際化される羽田空港との近接性、そして特に駅周辺で高まる開発機運という好機を最大限に活用し、国際競争力を持ったアジアの交流センターに相応しい都市機能の強化を実現します。

取組み内容

アジアの交流センターとしての都市機能強化に向けて、横浜駅地区を中心に高度利用及び特徴的機能の集積を進め、周辺エリアの機能更新と連携しながら、地区全体の活性化を促進します。各地区の特徴的な機能は以下を想定します。

- ◆ 横浜駅地区／広域的・国際的な賑わい機能、観光拠点機能、滞在・宿泊機能、文化・交流機能、業務機能 など
- ◆ 高島地区／国際色豊かな業務・商業機能、交流機能 など
- ◆ ポートサイド地区／都市型居住機能、先端的な商業・業務機能 など
- ◆ 南幸地区／界隈を形成する集客・賑わい機能、エンターテインメント機能 など
- ◆ 北幸地区／既存機能と共存する業務機能、快適な都心生活機能 など
- ◆ 鶴屋町地区／人材育成のための教育・研究・交流機能、業務機能、賑わい機能、 など
- ◆ 平沼地区／業務機能、就業者向けの豊かな都心生活機能 など

<将来市街地像>



方針1-2. 拠点にふさわしいまちの骨格形成

横浜駅周辺地区をかたちづくる重要な要素である、西口周辺を中心とした通り沿道空間や西口から東口へとつながる水辺空間は、まちの骨格として十分に機能しておらず、また認識されていない現状があります。

これらの要素を十分に活かしながら、国際都市の玄関口を形成する拠点にふさわしい骨格の形成を実現します。

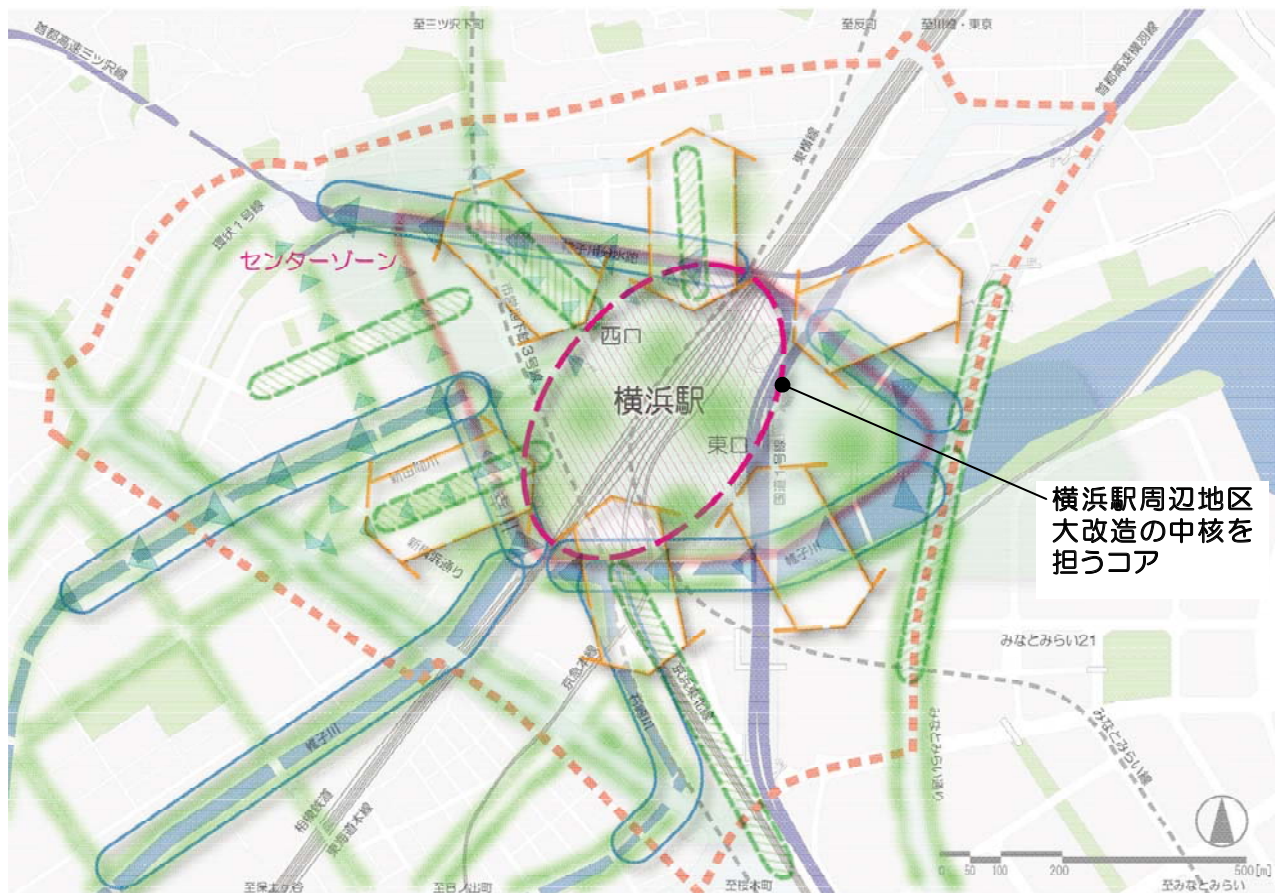
取組み内容

将来像の実現に向けた骨格形成を目指し、コアと周辺とのネットワーク強化に取り組みます。

- ◆ 個性的で賑わいある沿道空間づくりに向けた建物の壁面後退や低層部の賑わい施設の立地
- ◆ 魅力ある親水空間づくりに向けた水辺に面する建物の壁面後退や賑わい施設の立地
- ◆ 市街地の骨格形成のうえで重要なコアは、駅を中心に民間開発や歩行者デッキなどが相互に連携・連鎖を図りながら空間を形成
- ◆ コアとセンターゾーン及び周辺地区における一体的・連続的な見通し景観の確保
- ◆ コアを中心とした重層的な緑の整備や河川沿いの風の道づくりなど、水と緑のネットワーク形成

<まちの骨格形成のイメージ>

※センターゾーンとは、交通施設整備や商業・業務施設の集積を中心に、高度利用を図るエリアのことで、重点的に戦略等に取組んでいく、横浜駅周辺大改造の中核となるエリアとなります。



横浜駅周辺地区大改造の中核を担うコア

凡例

- | | | | |
|-----------------------------------|------------------------------------|-----------------|------------------|
| 高次都市機能が集積し、高度かつ立体的な土地利用によるセンターゾーン | 「ターミナル」としての横浜駅とその隣接街区の機能(コア)、駅×街空間 | 個性的な通り空間・景観 | 大規模緑地 |
| センターゾーンを包み、親水性の高い、魅力ある市街地をつくる水辺空間 | コアと周辺、隣接地区(みなとみらい21地区等臨海部、内陸)との連携 | 内陸と海とを結び人・空間の流れ | 重層的な緑化拠点 |
| | | | 地区全体をつなぐ緑のネットワーク |
| | | | 風の道 |

2

環境形成方針

方針2-1. 首都圏における「エコエンジン」の役割を担うまちづくり

横浜駅周辺地区は、首都圏において最も多くの人を訪れ、多くの視線が集まる場所のひとつです。この地で先端的な環境への取組みが実践されれば、その取組みは首都圏全体へ波及することになります。また、環境に関心がある人たちが交流する場を設けることによって、新たな環境への取組みが創出されることにもなります。

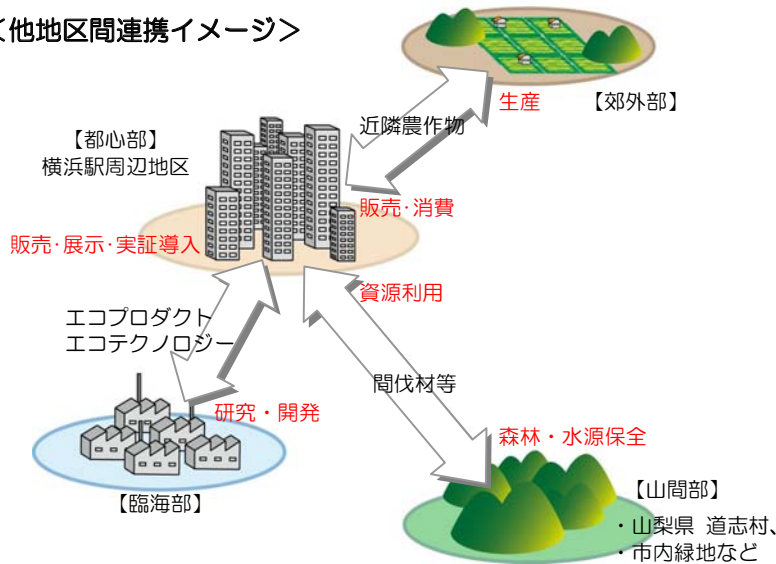
そこで、横浜駅周辺地区は、環境への取組みを積極的に実践すると共に、環境への取組みの実践・創出を支援する仕組みづくりを行い、首都圏全体へ環境への取組みが波及するための原動力(=「エコエンジン」)となるようなまちづくりを目指します。

取組み内容

横浜駅周辺地区内において下記取組みを積極的に実施すると共に、下記取組みの実施を支援する仕組みづくりを目指します。

- ◆ 他地区との環境連携による広域的で多面的な環境への取組みの実施
- ◆ 地区内温熱情報や環境への取組み状況、環境新技術などに関する情報受発信施設、大学や企業研究機関、環境有識者などが集う環境交流施設の設置
- ◆ 環境意識啓発を促進する環境イベントの開催、公募型環境共同研究の実施
- ◆ 地区内での環境の取組みを数値的に評価・検証する仕組みの構築の検討(CASBEE ツールの活用など)

<他地区間連携イメージ>



方針2-2. 環境モデル都市にふさわしいエネルギー対策による低炭素型のまちづくり

横浜駅周辺地区は商業・業務施設が集積する市街地であり、今後の地区の発展に伴い更なるエネルギー（熱・電気など）需要が見込まれます。また、地区の周囲は住宅地が隣接しており、地区内の商業・業務施設とはエネルギー使用のピークに時間差があります。

このような建物・施設のエネルギー需要に対し、立地条件や既存のエネルギー関連施設などの地区特性、周辺環境への影響等についても充分配慮した上で、効率向上効果を総合的に勘案し、建物・施設間あるいは地区間のエネルギー融通、再生可能エネルギー・未利用エネルギーの積極的利用等を徹底的に行うことにより、最高水準のエネルギー利用効率を追求します。

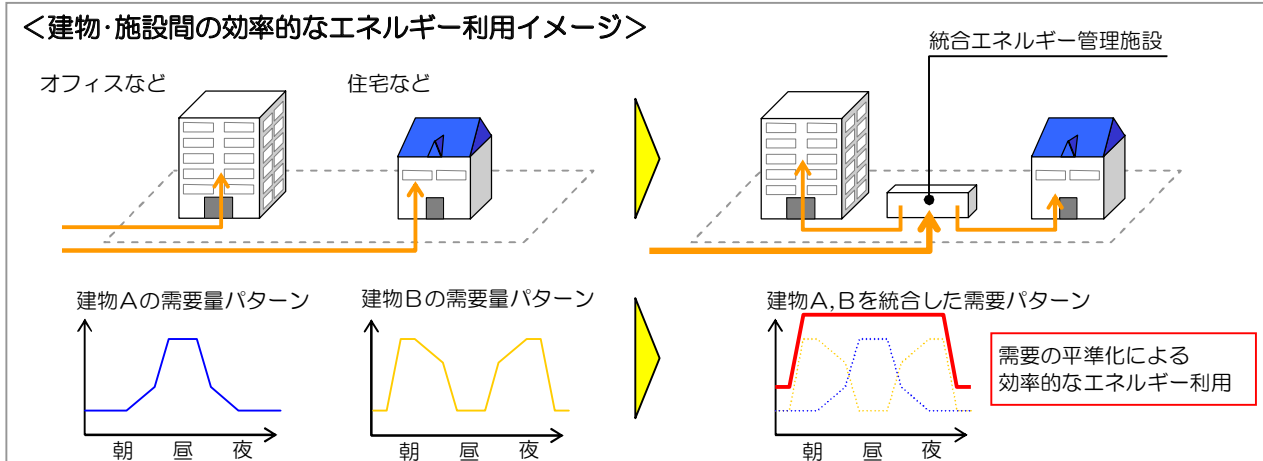
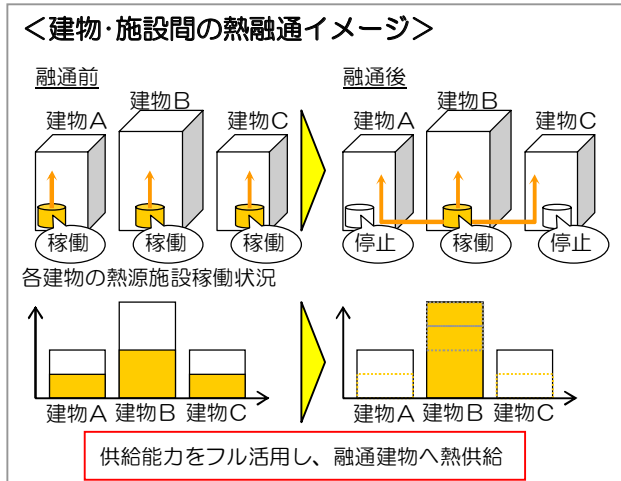
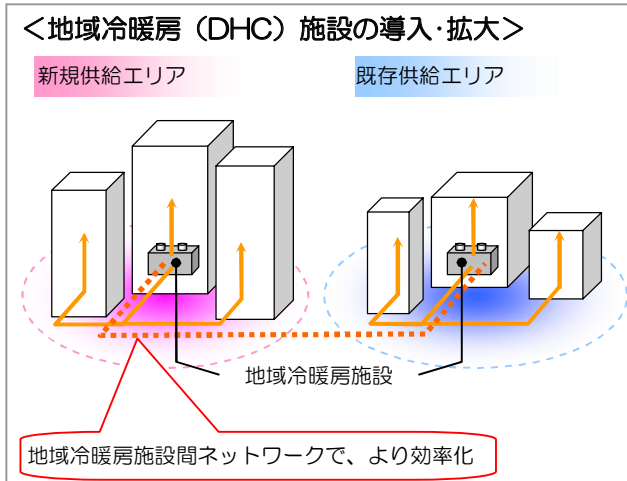
その上で、行政と民間事業者が協働して温室効果ガス削減に関する新たなルールを構築、適用することで、地区からの温室効果ガス排出削減量を「横浜市脱温暖化行動方針（CO-DO30）」で掲げる目標と同レベルとすることを目指します。

取組み内容

駅周辺の民間開発街区において下記の取組みを先導的に実施することで、取組みが地区全体へ波及し、エリア全体における温室効果ガス削減量の目標達成を目指します。

- ◆ 面的なエネルギー供給施設の導入・利用
- ◆ 高効率設備機器・システムの導入、エネルギー管理システムの導入
- ◆ 再生可能エネルギー・未利用エネルギーの利用
- ◆ 温室効果ガス削減に関するルール構築と適用

＜エネルギーの面的利用イメージ＞



方針2-3. 水・緑・風を活用した快適な環境形成

横浜駅周辺地区は夏季において、河川や幹線道路上空などのオープンスペースに風が流れています。一方、地区全体を俯瞰すると、緑が少なく、建物や施設の壁面、道路のアスファルトなど熱をためやすい素材で囲まれており、ヒートアイランド現象を誘発しやすい空間となっています。

このような地区の状況を踏まえ、水・緑・風などの自然要素を活用した潤いのある空間形成を行い、ヒートアイランド現象の緩和を図ると共に、生態系に配慮した環境形成を目指します。

取組み内容

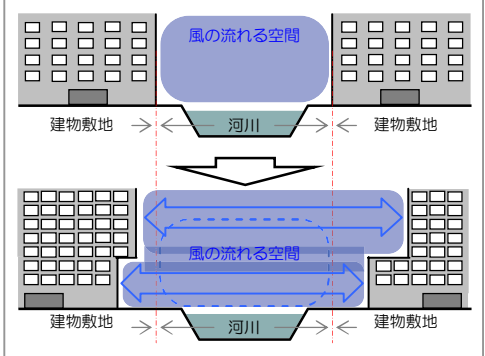
河川や幹線道路沿い、駅周辺の民間開発街区において下記取組みを先導的に実施することで、快適な環境形成を促進します。

- ◆ 風の流りに配慮した建物・施設の計画
- ◆ 緑化などの重層的な被覆対策による熱のこもりにくい空間形成
- ◆ 「アメニティ性向上に寄与する緑」「生態系に配慮した緑」など多様な緑の創出

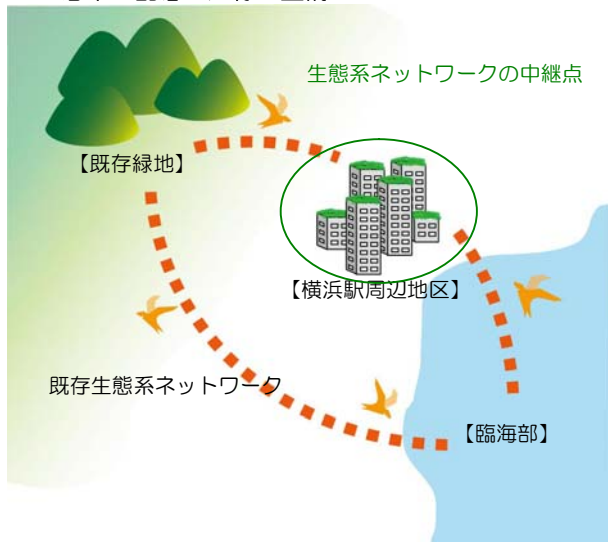
<風の流りに配慮した建物・施設の配置>



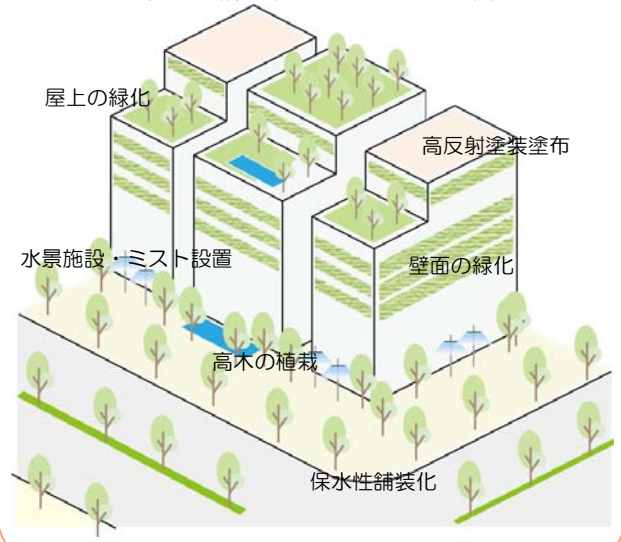
<空間整備のイメージ>



<生態系に配慮した緑の整備>



<重層的な緑の整備・熱のこもりにくい空間形成>



方針2-4. 公共交通利用転換と低環境負荷車両利用促進による環境負荷の低減

横浜駅周辺地区は、鉄道、地下鉄、バスなどの路線網が発達しており、公共交通サービスの高い地区と言えます。その一方で、自動車によるアクセスが集中しており、歩行者の安全性や快適性を損なうばかりでなく、環境への悪影響も少なくありません。

このような状況を踏まえ、環境ポイント事業等と連携し、公共交通利用を促進するための仕組みづくりについて検討すると共に、地区内での自動車交通を低環境負荷型へシフトさせる対応を行うことで、地区全体の交通起因による環境負荷の低減を目指します。

取組み内容

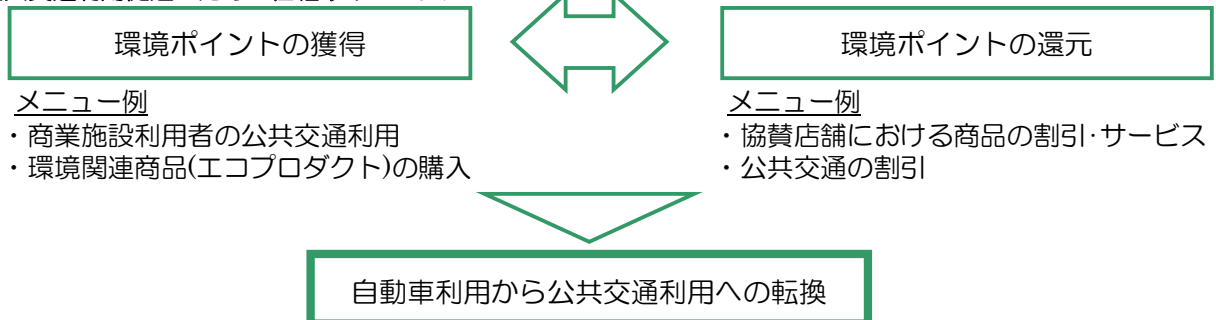
商業施設事業者、鉄道事業者、ならびに既存・新規の駐車場運営・管理者の協力により下記の取組みを実施することで交通起因による環境負荷の低減を目指します。

- ◆ 公共交通利用促進のための仕組みづくりの検討（環境ポイント事業等との連携）
- ◆ 地区内自動車交通の低環境負荷車両化（電気自動車、プラグインハイブリッド車* など）
- ◆ 駐車場・物流拠点における低環境負荷車両用の充電設備の設置

※プラグインハイブリッド車

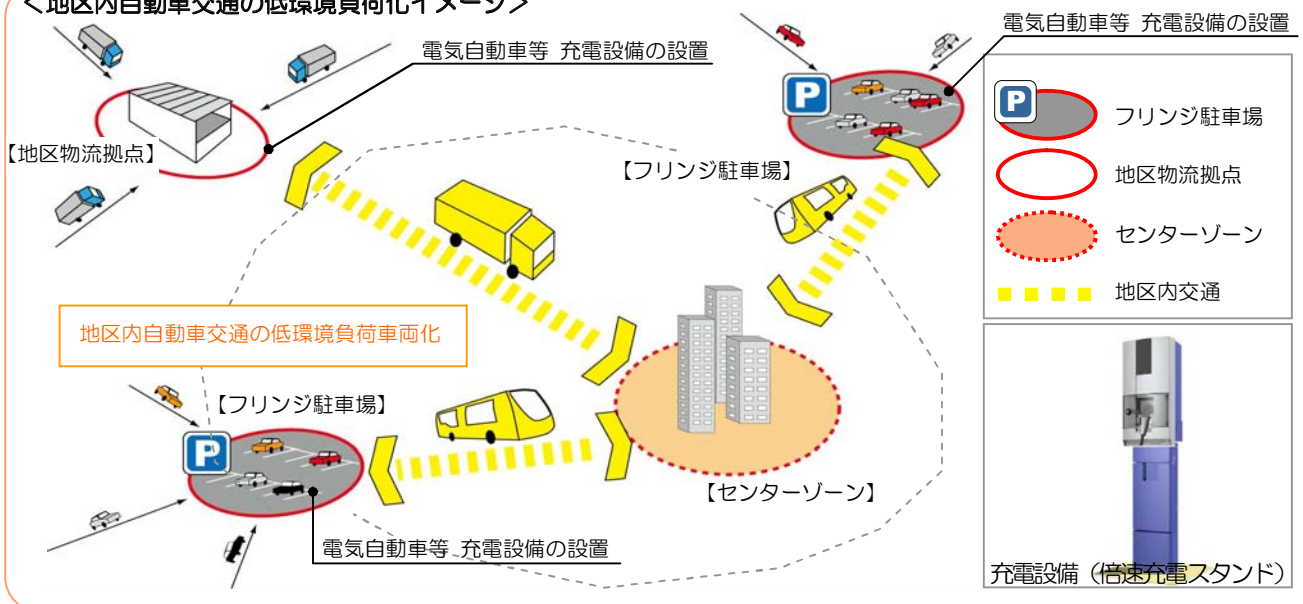
：ハイブリッド車に対し外部電源からの電気を車両側のバッテリーに充電することで、電気自動車としての走行割合が増加、これにより、ガソリンの消費量が減少し、大気汚染、地球温暖化の防止に効果がある。

<公共交通利用促進のための仕組みイメージ>



※協賛店舗の販売促進と連携するなど、安定した資金の確保を前提とします。

<地区内自動車交通の低環境負荷化イメージ>



3

防災・防犯方針

方針3-1. 安全・安心なまちづくり（都市防災機能の強化）

現在の横浜駅周辺は、災害時・緊急時において来街者を滞留させる空間や混乱を防止するための情報提供手段の不足等、防災上の課題を抱えています。

また、商業・業務施設の集積や地下街の発達、首都圏有数のターミナル駅、海や川への近接性等の地区特性により、浸水した場合の被害が甚大となる恐れがあります。

そのため、横浜駅地区を中心として来街者、住民等、横浜駅周辺にて活動する人々を守るために都市防災機能を強化する必要があります。都市防災機能を強化するためには、個々の企業や行政だけでは対応は限界があるため、官民の協力・連携体制のもとに一体となって取組み、だれもが安全・安心を実感できるまちづくりを目指します。

取組み内容

横浜駅地区を中心に都市防災機能を強化し、安心・安全なまちづくりを推進します。

- ◆ 河川、下水、まちづくりが連携した浸水対策
- ◆ 建物更新により整備されたセットバック空間や建物内空間と、公共空間とを連携させた滞留スペースの確保
- ◆ 海と川に囲まれた地理特性を活かし、船舶を利用した帰宅支援や河川の消火用水への活用
- ◆ 企業や地元団体の自主防災活動・水防活動が連携し、まち全体で来街者・住民等に安全安心を提供

<官民が連携した「安全安心なまちづくり」(イメージ)>



方針3-2. 民間と行政の協働による基盤整備と安全・安心体制づくり

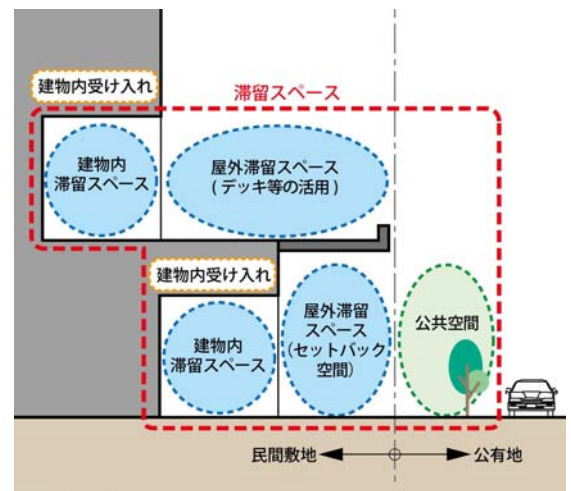
災害による被害を最小限におさえるため、民間と行政の協働による防災への取り組みや基盤整備等、安心・安全のまちづくりを実現します。また、官民が連携した上で、立地企業等、当地区に関わりを持つ多様な主体による安全管理を実行する担い手組織を設立し、安全管理体制の確立を目指します。

取り組み内容

災害による被害を最小限におさえるため、民間と行政の協働による基盤整備や、安心・安全のまちづくりを実現する体制を目指します。

<民間と行政の協働による基盤整備>

- ◆ オフィスビル等の1階ロビー部や、敷地内公開空地などを活用した滞留スペースの確保への協力（一時的に滞留可能な空間の創出）。
- ◆ 建物内残留を可能とする、電気・熱供給システムや、耐震性の高いトイレ等の災害に強い建物設備の整備。
- ◆ 建物内就業者や来街者への水・食料・資機材等の災害用備蓄スペースの確保。
- ◆ 災害時・緊急時に適切に既存ディスプレイに配信できるような協力とともに新規ディスプレイ設置といった情報伝達システムの設置・運用協力。
- ◆ 老朽建物等の更新による耐震性の強化や、落下物対策、河川・海上の活用などによる、災害時・緊急時に安全に避難するための避難経路確保への協力。
- ◆ 開発に伴う敷地内貯留施設の設置や地盤の嵩上げ（T.P.+2.3m以上を基本（※））等の浸水対策。



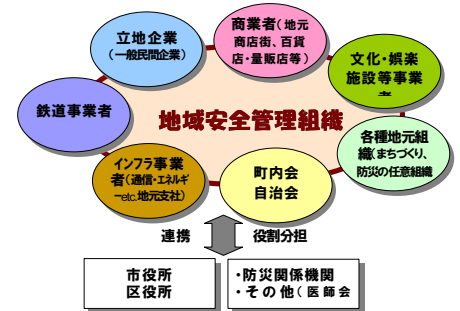
滞留スペースイメージ

（※）周辺への影響等により困難である場合、止水板等による建物内部への浸水防止対策を実施

- ◆ 浸水等大災害時の地下街対策として、地上部にサブ防災センターを設置といった地下街の災害対策強化の協力。

<安全・安心体制づくり>

- ◆ 地域安全管理組織のあり方
当地区に拠点があり、防災関係諸機関との連携・役割分担が可能で、行政や防災関係機関等と対等に連携、役割分担しうる組織の設置。
- ◆ 地域安全管理組織の活動
街に関わる各種情報の収集・配信を平常時～災害時・緊急時にわたり行う仕組みの構築と、安全・安心活動の実施による来街者への、災害時・緊急時の安全・安心の提供。
災害時における地元企業などによる食料・資機材等の提供・協力。



地域安全管理組織イメージ

- ◆ 安全・安心活動の実施例

青色防犯パトロール、防犯カメラの設置、民間交番の設置、自主防犯ボランティア団体活動、帰宅困難者支援、防災訓練、水防活動、防災・防犯啓発活動（例：防犯講習会の実施等）等、まち全体での防災・防犯活動の実施。

4

景観形成方針

方針4-1. 横浜の玄関口にふさわしい、印象的で魅力ある都市景観の創出

横浜駅周辺は、一日200万人が利用するターミナル駅の存在や、国際化の進む羽田空港との近接性などから、国内外からの来街者を迎える「横浜の玄関口」としての役割を担っています。

また、駅を中心として今後様々な開発が進むことも想定されることから、センターゾーンのコアを中心として、横浜の玄関口にふさわしく印象的で魅力ある都市景観を形成するために、街を訪れる人々が魅力を感じることができ、忘れられないシーンが展開する横浜らしい景観の創出を目指します。

取組み内容

民間開発機運の高まる横浜駅地区を中心に、相互に連携しながら、新しい横浜の顔となる、印象的で魅力ある都市景観の創出を目指します。

- ◆ターミナル駅としてのゲート性や都市の活力、駅周辺と水との近接性を活かした景観の形成
- ◆横浜駅周辺におけるシンボル性を創出するため、センターゾーンにおいては、高層建物等を主体とした、建物相互のつながりやまとまり感に配慮した景観を形成
- ◆建物のセットバック等により、視線の抜けを確保し、海やランドマークタワーなど「横浜のシンボル」への見通し景観や、河川上、道路上の見通し景観を形成
- ◆多くの人が行きかう河川と街路の交点に街並みの特性を活かした景観を形成することにより、リング状につながりを感じられる水辺景観を形成

<景観形成イメージ>



方針4-2. 河川空間や路面の賑わいなど地区の特徴を活かした個性ある景観の創出

横浜駅周辺は、海や河川などの自然要素や賑わいといった魅力要素など、様々な特徴ある景観資源を有していますが、現在これらは、景観形成を図る上で十分に活かされていません。

今後は、回遊する楽しさを感じることができるよう、これらの景観資源を有効に活用し、地区間のつながりや全体としてのまとまりにも配慮しつつ、それぞれの地区の特徴を活かした個性ある景観の創出を目指します。

取組み内容

河川沿いや街路沿いなどにおいては、これらの景観資源を有効に活用し、横浜ならではの景観形成を目指します。

- ◆海とのつながりを感じることができる魅力ある親水空間の形成
- ◆賑わいがあり、歩いて楽しむことができる歩行者空間の形成
- ◆水、緑、光、ハマ風など様々な自然要素を活用した個性ある歩行者空間、親水空間の形成

＜賑わいのある歩行者空間の形成＞



歩行者空間のイメージ

- 統一感あるファサードや壁面後退、低層部の賑わい施設導入、ストリートファニチャーなどによる、ゆとりと賑わいある歩行者空間の整備
- 拠点空間（広場・公開空地・デッキなど）と、それらをつなぐ回遊空間の整備
- 街路や河川と一体的な緑を整備し、線的、面的にネットワークされた緑の形成
- 全体の調和を意識しつつ、建物内部の賑わいが滲み出るような照明計画や建物デザイン

＜魅力ある親水空間の形成＞



親水空間のイメージ

- ボードデッキや多層テラスのデッキ、賑わい施設、憩いの場、水面に顔を向けた建物整備などによる開放的で賑わいのある親水空間の整備
- 水上交通の導入等による、横浜らしい水面を利用した賑わいの演出
- 水面への映りこみを意識した街路灯やフットライトなどの、水辺を活かした照明
- 景観に配慮した橋梁のデザイン、橋詰の魅力的な空間づくり等により、川や海を活かした象徴的な景観形成

5

歩行者ネットワーク形成方針

方針 5-1. 立体的な歩行者ネットワークの構築と魅力ある通りの創出

横浜駅構内、地下街、駅前広場をつなぐ歩行者動線の錯綜や、通りにおける歩行者と自動車の錯綜により、歩行環境の円滑性・回遊空間・ゆとりは十分とは言えません。これら移動動線に関わる課題を解消することで、さらに魅力ある歩行環境を形成し、駅周辺での回遊性を向上します。

【コア】

駅を中心とした立体的な歩行者ネットワークを構築し、ゆとりある歩行空間、環境の創出を実現します。

【東側のエリア】

道路や水路で分断された既存デッキや建物内通路を繋ぎ、デッキレベルを中心にネットワークを充実させます。

【西側のエリア】

沿道の建物の賑わいと融合したモール空間（歩行者専用道）や、敷地・建物相互を一体的に結ぶ通路や広場（公開空地）等を創出し、「通り」の魅力を高める歩行環境づくりを目指します。

取組み内容

コアにおける開発と連携し、主要な歩行者ネットワークの充実を図ります。

- ◆ 回遊性を向上する東西連絡通路の拡充
- ◆ デッキ・地上・地下の歩行者動線を立体的に結ぶ主要な結節空間（ターミナルコア）の創出
- ◆ ターミナルコアに接続する建物内通路など、駅周辺における一体的な歩行者ネットワークの形成
- ◆ 訪れる人々の溜まり・憩いを支援する空間の創出

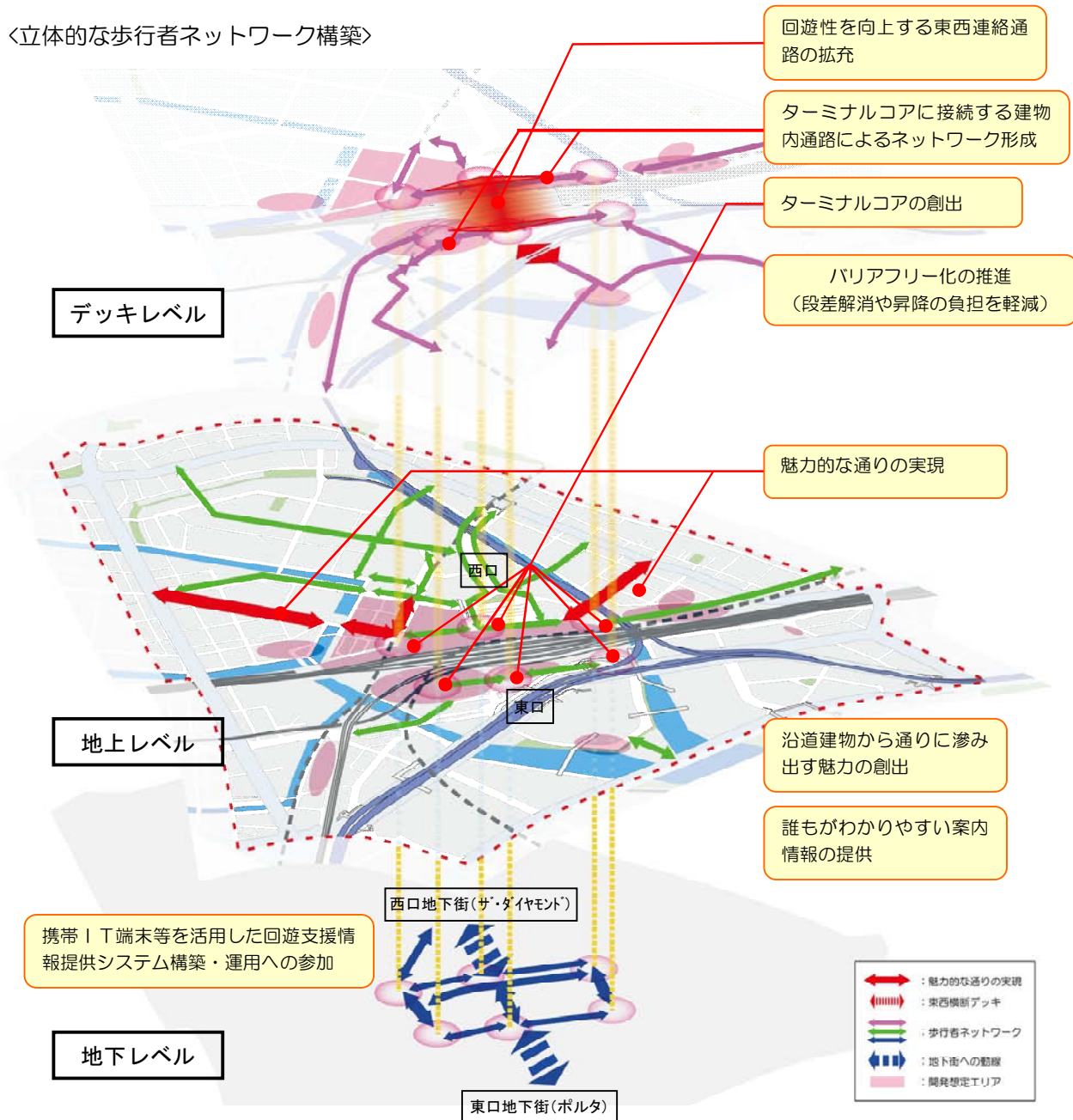
沿道建物と一体となった魅力ある通りを創出します。

- ◆ 建物のセットバック、連携したファサードの演出や公開空地の創出等による魅力的な通りの実現（きた西口～鶴屋町間、パルナード、幸栄・五番街）
- ◆ 安全で賑わいのある歩行者空間の形成を目指し、沿道の駐車施設及びその進入路は、通りに面した設置を極力回避（西口駅前広場～鶴屋町間、パルナード～南幸1丁目交差点）
- ◆ 沿道建物から通りにしみ出す魅力の創出（カフェ・緑化等）
- ◆ 携帯・IT端末等を活用した回遊支援情報提供システム構築・運用への参加

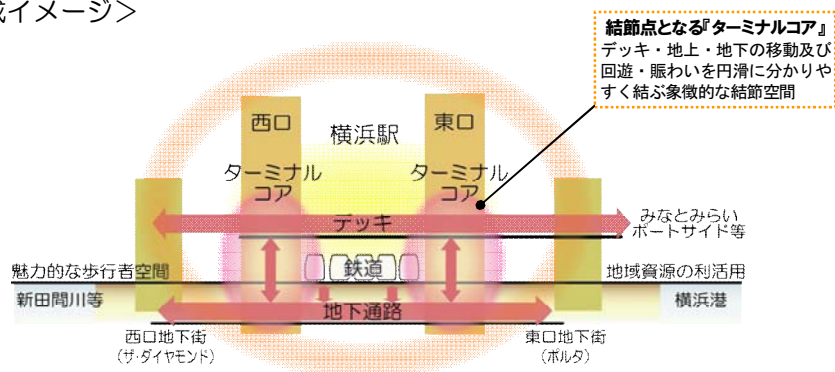
様々な人々の利用に配慮したユニバーサルデザインを推進します

- ◆ エスカレーターやエレベーターの設置など、段差解消や昇降の負担を軽減するバリアフリー化の推進
- ◆ 移動中の休憩等を支援するベンチや休憩スペースの設置
- ◆ 地区全体で統一された、誰もがわかりやすい案内情報の提供

〈立体的な歩行者ネットワーク構築〉



〈駅の断面構成イメージ〉



方針5-2. 環境豊かな親水空間ネットワークの形成

横浜駅周辺センターゾーンの外周を流れる河川とその水辺空間は、水質の悪さや水面までの遠さ、あるいは、高架下による暗さなどにより、そのポテンシャルが活かされておらず、また認知度も低いという現状があります。

そこで、この地区の貴重な資源である水辺を活用しながら、環境豊かで憩い・賑わい（回遊）に満ちた、魅力溢れる親水空間ネットワークの形成を実現します。

取組み内容

水辺周辺の開発と連携し、場所毎の特色ある水辺空間づくりをすすめます。

- ◆ 幸川沿いを中心とした、賑わい・回遊の水辺づくり
- ◆ 帷子川沿いを中心とした、人のアクティビティの起終点となる拠点の水辺づくり
- ◆ 高架下となる分水路沿いを中心とした、修景の水辺空間づくり
- ◆ その他、横浜駅周辺へのアプローチ空間・散策空間としての水辺づくり



6

交通環境形成方針

方針 6-1 地域の特性に合わせた駐車場整備のルールをつくることにより、駐車場の適正な配置や周辺駐車場との連携等を促進

横浜駅周辺は、駐車目的車両のうろつきによる人と自動車との錯綜や、一部駐車場への集中による待ち行列が発生しており、その一方で、空き駐車場も存在しています。これは、センターゾーン内にある駐車場へのアプローチ道路の存在や個別駐車場施設機能が弱いこと、周辺駐車場との連携不足などが原因と考えられます。また、今後の開発によりセンターゾーンを中心として高度利用が集中することになるため、適切な駐車場整備が行われなければ、センターゾーン内にさらに自動車を呼び込むことになってしまいます。

そこで、開発に併せて適切な「駐車場マネジメント」に取り組んだ開発者に対して、横浜駅周辺の弾力的かつ効率的な駐車場整備が可能となる「駐車場整備ルール」をつくることで適正な駐車場整備を行い、人とクルマが調和した移動環境の創出を目指します。

取組み内容

横浜駅周辺において個別開発を行う際、下記の適切な「駐車場マネジメント」を行うことを条件に、弾力的かつ効率的な駐車場整備が可能となる「駐車場整備ルール」の適用を認めます。

<「駐車場マネジメント」の取組み例>

- ◆ 駐車場等の適正配置
 - ・センターゾーンの外側への出入口設置（地下駐車場）
 - ・フリンジ駐車場の整備と目的地までの円滑な移動環境の確保
 - ・大改造エリアへの方面別の需要に対応する位置に整備
- ◆ 個々の駐車場施設の機能向上
 - ・左折 in 左折 out を基本とした誘導ルートの設定
 - ・自走式や出入口（ゲート）の複数配置、空き区画への誘導などの場内マネジメントの実施
- ◆ 周辺の駐車場との連携による効率的な駐車場整備
 - ・既設駐車場との接続・連携（地下駐車場連絡路の整備『基盤整備の基本方針』、ソフト施策による連携）
 - ・立地条件を考慮した料金体系の導入や発券及び空き情報案内等のシステムの統一
 - ・連携駐車場利用者へのわかりやすい案内・誘導の実施、利便性確保の工夫



<駐車場等の適正配置と地下駐車場連絡路イメージ>



空き区画の明確化・誘導

< 「駐車場整備ルール」 >

◆ 必要駐車場台数の弾力的な設定

日本有数のターミナル駅である横浜駅直近は、公共交通の利便性が高く、公共交通による来訪が多い特性があります。

そこで、この特性を踏まえ、必要な駐車場台数の算出にあたっては、適切な「駐車場マネジメント」を行うことにより、協議の上、弾力的な設定を認めることとします。

◆ 商業用と業務用の駐車場の共同利用

エリア内には業務と商業の複合施設となる大規模開発が計画されており、その利用特性は曜日や時間帯によって異なると考えられます。

そこで、この様な施設に対し、業務用と商業用の駐車場の共同利用を認めることによって効率的な運用を行い、駐車場全体としての整備量の適正化を図ります。

ただし、構造面、料金等の運用面からも共同利用可能なしくみとする必要があります。

◆ 周辺の駐車場との連携による空き駐車場の有効活用

エリア内には一部駐車場で待ち行列が発生している一方で、空いている駐車場も点在します。

そこで、周辺の駐車場に空きがある場合に、その空き駐車場と連携を図ることで、施設内駐車場の整備台数を低減することを認めるものとします。ただし、連携駐車場は方面別の需要に対応する適正な位置に留意して確保し左折 in 左折 out を基本とした誘導ルートを設定するとともに、料金等の運用面からも共同利用可能なしくみとする必要があります。

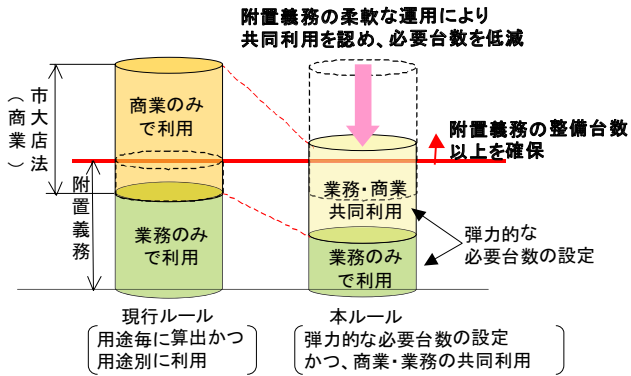
◆ 附置義務駐車場の隔地配置

開発に伴い大規模な駐車場を整備すると、多くの自動車呼び込むこととなります。

そこで、まちづくりの計画・方針に連動した「駐車場マネジメント」を行うことにより、センターゾーン内の自動車交通や歩行者交通の安全・円滑化及びゆとりある歩行空間、環境の創出や魅力的な通りの実現に寄与する場合には、センターゾーン外に隔地駐車場を設けることを認めることとします。

ただし、隔地駐車場として指定する駐車場は、駐車場法、横浜市駐車場条例の基準に適合したものであり、隔地駐車場の周辺交通に与える影響が軽微なものとし、長期的な利用が担保される必要があります。

＜商業用と業務用の駐車場の共同利用＞

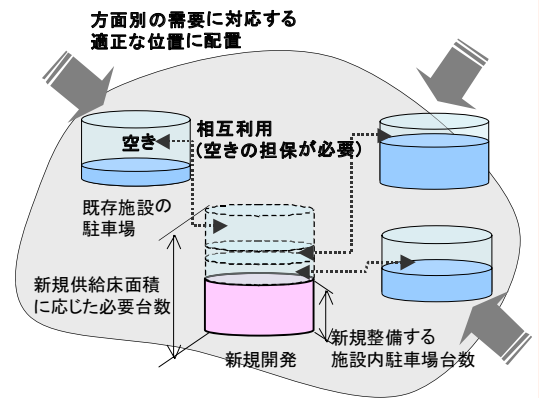


＜周辺の駐車場との連携空き駐車場の有効活用＞

◇ソフト施策による連携のイメージ



◇空き駐車場との連携による施設内駐車場の整備台数低減



※イメージ図であり、具体的な位置・場所を示すものではありません。

方針 6-2 荷捌き作業の適正化による人と環境にやさしい空間形成の支援

横浜駅周辺は、大規模な商業施設や西口界隈の路面店を中心とした商店街が形成されているなど、首都圏有数の商業機能が集積することから、物流車両の往来が多く、路上荷捌きによる歩行空間への影響や作業時のアイドリング等による環境への負荷が課題となっています。また、今後の開発によりセンターゾーンを中心として高度利用が集中することから、商業施設、荷主、物流業者が一体となって荷捌き作業の適正化に努めなければ、人や環境への負荷をさらに高めることとなってしまいます。

そこで、荷捌き作業の集約化、共同荷捌きルールの導入などを図ることによって、荷捌き作業の適正化を促し、人が安全かつ快適に活動できるまちを目指します。

取組み内容

横浜駅周辺において、荷捌き作業の適正化に必要な施設整備や運用方策の導入を図ります。

<荷捌きの取組み例>

- ◆ 開発に伴う荷捌きスペース確保と荷捌き車両動線の適正化
 - ・ 開発施設の地下駐車場における荷捌き施設の整備
 - ・ 物流動線としての地下駐車場連絡路の活用
- ◆ 共同荷捌きルールの導入
 - ・ フリンジ駐車場などを活用した荷捌きスペースの共同化
 - ・ 電気自動車等を活用した共同配送システムの導入
 - ・ 荷捌きの時間帯制限などのルール化
- ◆ 荷捌き作業の適正化の仕組みづくり及び円滑な運用のための、荷主企業や物流業者等との連携



方針6-3. 官民が一体となった、快適で移動しやすい自転車利用環境の創出

横浜駅周辺は、大規模な商業施設や西口界隈の路面店を中心とした繁華街が形成されておりますが、地区内においては、安心・快適な自転車走行環境や駅周辺での駐輪場確保の課題があります。また買物や通勤目的の放置自転車等による、まちの魅力の低下や、歩行者・自転車の通行阻害への対策が問題となっております。

そこで、開発にあわせた駐輪場等の確保、自転車利用マナーの啓発やみらい21地区等を含む横浜都心部での回遊性向上などの自転車施策により、自転車の適正で利用しやすい環境づくりを目指します。

取組み内容

開発に合わせた駐輪場等の確保や自転車利用マナーの啓発等により、自転車の適正で利用しやすい環境をつくります。

- ◆ 開発に伴う十分な駐輪場・自動二輪駐車場の確保
- ◆ 早朝と深夜の利用時間の拡大
- ◆ 駐輪場の出入り口部で歩行者と自転車の動線が錯綜しないように配慮
- ◆ エリアマネジメント組織による自転車利用環境の改善
 - ・ 放置自転車防止や自転車利用マナーの啓発運動
 - ・ 立地条件の違いを考慮した料金体系の統一化
 - ・ 商店街等における共同駐輪場の分散配置
- ◆ 駅近における、複数人が一つの自転車を利用するサイクルシェアリングの導入
- ◆ 来街者の都心回遊を促進するコミュニティサイクル事業の導入・支援

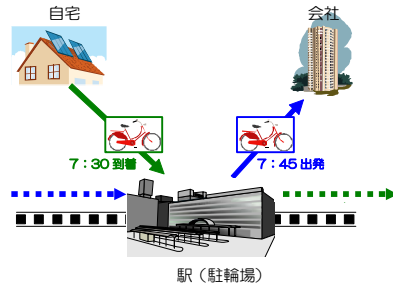


※イメージ図であり、場所・規模を特定するものではありません。

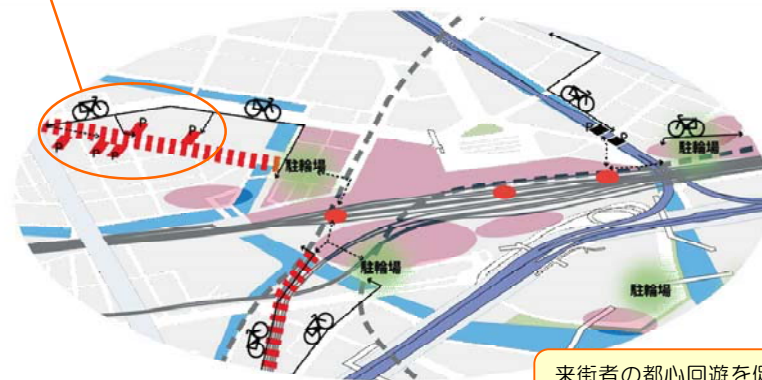
[自転車利用環境の整備イメージ]

駅近における、複数人が一つの自転車を利用するサイクルシェアリングの導入

サイクルシェアリング
(狭小な駐輪用地を効率的に利用)



エリアマネジメント組織による、自転車利用環境の改善
・商店街等における共同駐輪場の分散配置

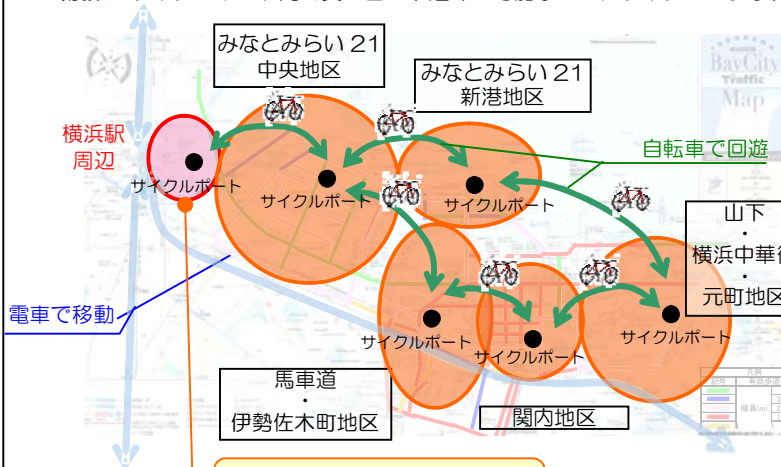


来街者の都心回遊を促進するコミュニティサイクルの導入・支援

※イメージ図であり、場所・規模を特定するものではありません。

コミュニティサイクル

(複数のサイクルポート間で貸し出しや返却が可能なレンタサイクルにより、バイサイドエリアの都心回遊を促進)



コミュニティサイクル事業の導入・支援。



コミュニティサイクルポート (パリ)

7

持続可能なまちづくり

方針7-1. 継続的なまちの価値向上のための仕組みづくりと実践的なまちづくりの推進

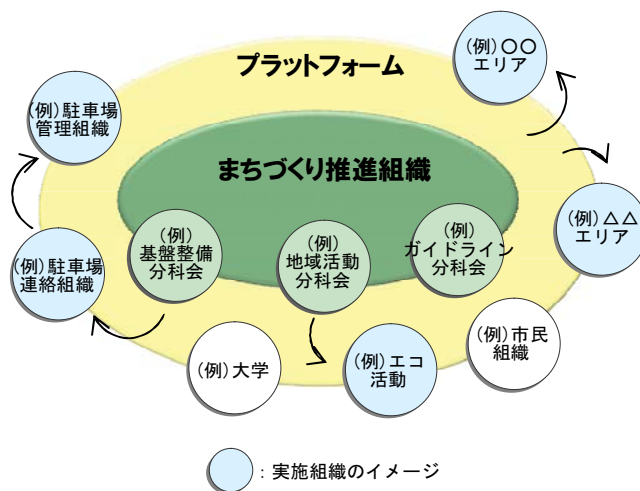
地元ニーズや課題に対応したガイドライン改訂やまちづくり活動を、地域全体で議論・検討していくための推進組織を設立し、継続的なまちの価値向上を図ります。また、テーマ単位や地区単位で優先的に論じるべき内容については、当該関係者主体で個別に検討し、実際のまちづくり活動への発展や、ガイドラインへの適宜反映(改訂)等を図ります。

取り組み内容

以下のような検討により、横浜駅周辺地区におけるまちづくり推進の組織体制の確立を目指します。

- ◆ 全てのテーマについて地域全体で議論・検討する中核組織として「まちづくり推進組織」を設置
- ◆ 主要なテーマや優先的に論じるべきテーマを議論・検討する組織として「分科会」を設置
- ◆ 「分科会」の議論に基づき、より具体的な検討や活動を実施するための「実施組織」を適宜設置
- ◆ 「実施組織」の活動等を共有し、多様な主体がその活動に参加する「プラットフォーム」の形成

<組織体制のイメージ>



【まちづくり推進組織】

「大改造計画」全般を推進するエリアの中核組織。地元既存組織や企業、地権者、横浜市等で構成。

【分科会】

地域全体に関わる主要テーマ等について、テーマ毎の関係者により議論・検討するために、まちづくり推進組織内に設置する組織。

【実施組織】

分科会の議論・検討を経て、テーマ・エリア毎に個別の検討や実際の活動等を行なう組織。

【プラットフォーム】

個々の実施組織などが情報を共有、活動の連携を行い、また大学、市民組織等の様々な人々がまちづくりに参加するためのネットワーク。

<まちづくり推進のイメージ>

1. テーマや地区単位の個別検討の推進

「まちづくり推進組織」等の議論と並行し、大改造エリア内の個別開発・活動の推進に必要な、「優先して論じるべきテーマ」の個別検討を進める。

2. 地元関係者が主体となり議論・検討

個別検討は、当該テーマや地区に関わる地元関係者が主体となり、必要な個別ルールづくりやまちづくり活動等について議論、検討する。

3. 個別検討を踏まえ、ガイドライン改訂や実際の活動へ

個別検討の結果を「まちづくり推進組織」に提言し、適宜ガイドライン改訂へ反映するとともに、実際の事業やまちづくり活動へと発展させる。

方針7-2. 既存組織と連携した議論や活動、成果の検証によるまちの価値向上

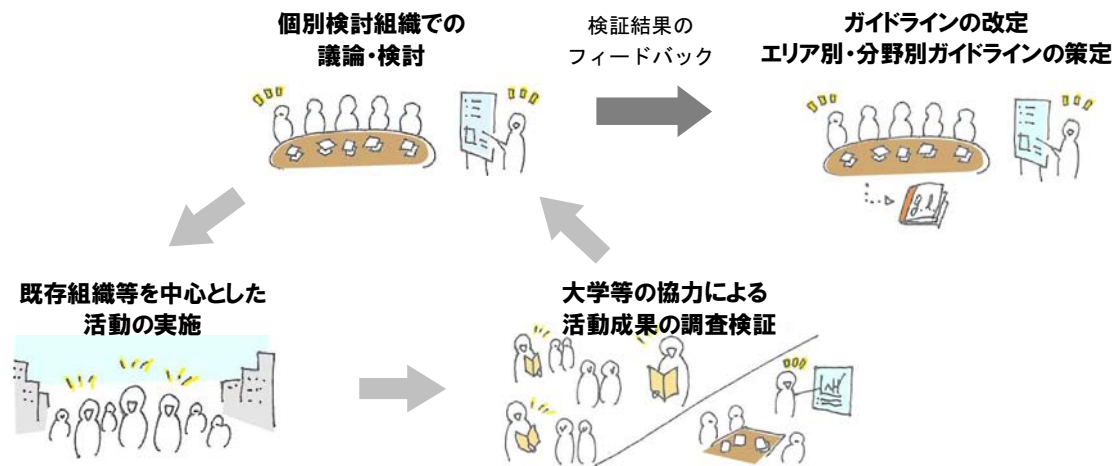
横浜駅周辺地区には、東西振興協議会をはじめ様々な既存組織がまちづくり活動を実施しています。エリア別や分野別等の検討・実施に際しては、主としてこれら既存組織と連携していくことが効果的です。また、取組みや活動をまちづくりの発展につなげるため、大学等の協力を得ながら結果の調査検証等を行い、ガイドラインの改定や必要に応じたエリア別、分野別等のガイドラインの策定を目指します。

取り組み内容

以下の点を重視した活動の循環を行うことにより、まちの価値を向上させるしくみの確立を目指します。

- ◆ 既存組織を中心としたまちづくり活動の実施
- ◆ 各活動の実施結果について検証しフィードバック
- ◆ ガイドラインの改定、エリア別・分野別ガイドラインの策定

＜活動の実施・検証イメージ＞



【既存組織を中心としたまちづくり活動の実施】

- ・ エリア別や分野別の活動組織は、地区内の既存組織と連携し、個別検討を行なう。
- ・ 必要に応じて既存組織による実施支援や、実行委員会等の新規実施主体の設立を行う。

【各活動の実施結果について検証しフィードバック】

- ・ エリア別や分野別の活動組織は、大学等の協力を得て調査等を行い、取組みや活動の効果を検証する。

【エリア別・分野別ガイドラインの策定】

- ・ 活動結果は、ガイドラインの改定に反映させるとともに、必要に応じ“エリア別”や“分野別”のガイドラインとして別途策定する。

「活動・取組み」の例

モビリティ環境の向上	: 「公共交通利用促進キャンペーン」、「駐車場整備に関するルールの策定」など
ブランドコントロール、イベント等による活性化	: 「プロモーション活動の強化」、「活性化施設の誘導」など
防災防犯活動	: 「地域防災パトロールの実施」、「防災まちづくりルールの策定」など
環境負荷軽減活動	: 「打ち水イベントの実施」、「地域エネルギーマネジメントの実施」など
たまり空間・親水空間等の整備、管理、利活用	: 「公共空間の一体的管理運営」、「親水空間整備に関するルールの策定」など
玄関口「横浜駅」の魅力向上に関わる活動	: 「海外からの来街者や障害者の方等を含めた多くの来街者向けのサービスの向上」、「情報発信機能の強化」など
個別街区、通りごとの魅力の形成	: 「通りの歩行者空間化」、「通り空間整備に関するルールの策定」など

Ⅱ. まちづくりの基準

1 主要な骨格・拠点空間の方向性

国際都市“横浜”の玄関口を形成する拠点としてふさわしい骨格構造を実現するためには、コアを中心とした周辺とのネットワーク形成が重要と考えます。

特に骨格形成の拠点となるコアとしての「駅×街空間」、コアと周辺とのネットワークを担う「歩行者空間」「親水空間」の形成は、将来像実現の重要な要素として留意する必要があると考えます。

えきまちくわかん
〔駅×街空間〕

「駅×街空間」とは、市街地構造として重要な拠点である「コア」における、駅及び駅直近街区が融合した“横浜”の玄関口として象徴的な空間を示すものです。

「駅×街空間」では、先行的な大規模開発や複数の開発が時間差をもって進められることが想定され、国際都市の顔にふさわしい空間・機能・環境などの整備の取組みが特に必要とされています。全体像を個々の取組みの連携・連鎖により描くことで実現する横浜駅周辺大改造の中核を担います。



〔歩行者空間〕

横浜駅周辺においては歩行者と自動車の錯綜、駅東西を結ぶ通路での混雑等により、円滑でゆとりある歩行環境が不足しています。

また、集客力の大きい駅西口周辺の通りの歩行環境の改善がとくに課題となっています。

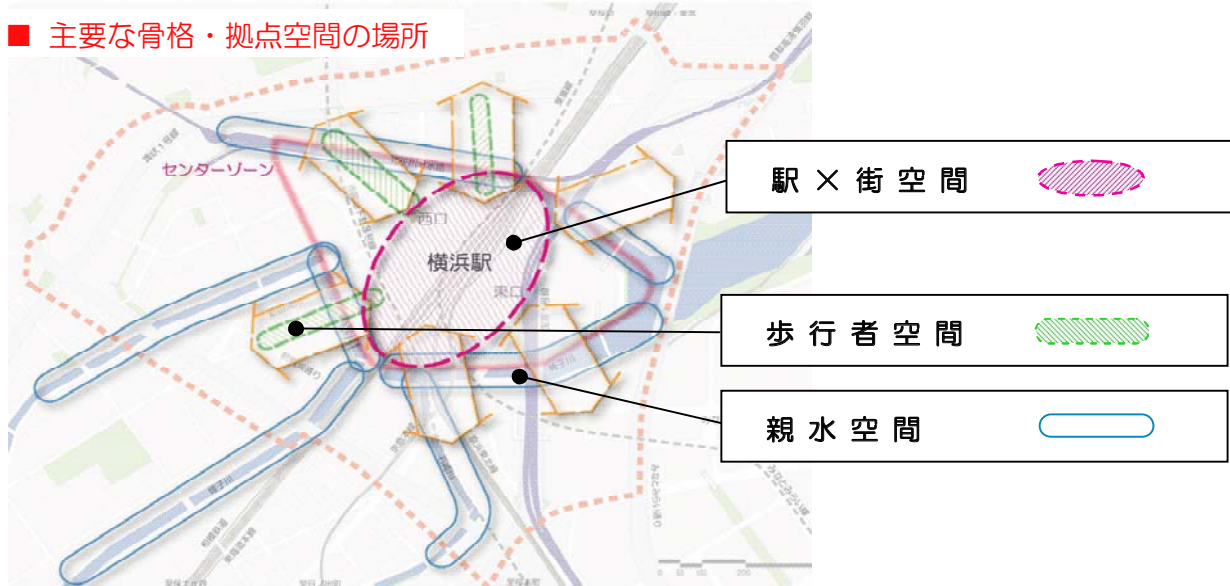
国際都市の玄関口としてのアメニティやホスピタリティの向上のために、基盤上の課題解消とあわせてまちの質的向上を目指すため、歩行空間の快適性と相互の結びつきを高め、個性と魅力を満喫できる回遊の場の創出をすすめます。

〔親水空間〕

センターゾーン外周の骨格を担う河川とその水辺空間は、水質の悪さや水面までの遠さ、高架下による暗さなどの課題を有し、貴重な資源としてのポテンシャルが活かされていない現状があります。

将来の横浜駅周辺地区のブランド向上を目指すため、これら貴重な水辺資源を活用しながら、環境豊かで憩い・賑わい（回遊）に満ちた、魅力と個性溢れる親水空間づくりをすすめていきます。

■ 主要な骨格・拠点空間の場所



ア. 都市機能の導入・育成

基準の考え方

駅×街空間においては、羽田空港・成田空港や新横浜駅などを介し、国内外を問わず多数の人々が集まる交通結節性を背景に、ビジネスや文化活動、あるいはショッピングなど、様々な来街者のアクティビティを誘発する拠点となります。この拠点性という強みを生かし、首都圏の国際競争力強化を図るため、国際都市横浜のポテンシャルをさらに高める都市機能の集積を進めていきます。

基準の内容

既存の充実した駅前商業集積の活用及び、更なる機能展開を背景として、国際都市横浜の中心を担う駅×街空間にふさわしい、おもてなしの機能、ビジネス・文化機能、安全・安心で便利な生活のための機能の集積を図ります。

■ おもてなしの機能

／ **世界を迎える賑わい機能** **滞在・宿泊機能** **情報発信機能** **都市生活を支援する商業等機能**

：外国や国内、市内からの来街者に対するホスピタリティ機能の例

- ・ 外国人を迎え、日本文化を発信する特徴的な賑わい機能
- ・ 様々なニーズに対応した滞在・宿泊機能、国際水準の高質な滞在・宿泊機能
- ・ 来街者に向けた観光サービス機能、まちのインフォメーション機能 など

：豊かな都市生活を支援する商業等機能の例

- ・ 多様なニーズに対応した、豊かな都市生活を支援する商業等機能 など

■ ビジネス・文化の機能

／ **グローバルオフィス機能** **ビジネスサポート機能** **文化創造機能**

：国際ビジネス展開の拠点機能の例

- ・ 外国企業の日本進出やグローバル企業の海外展開を受け入れるオフィス機能 など

：ビジネス活動や文化創造活動の展開を支える支援機能の例

- ・ みなとみらい21地区との連携による国際ビジネス拠点形成に向けたワンストップサービス等ビジネス支援機能
- ・ 国際会議やイベント、文化活動などに対応できるコンベンション機能、展示機能 など

■ 安全・安心で便利な生活のための機能

／ **情報発信機能** **避難拠点機能** **市民サービス機能**

：安全・安心なまちとしての避難拠点機能の例

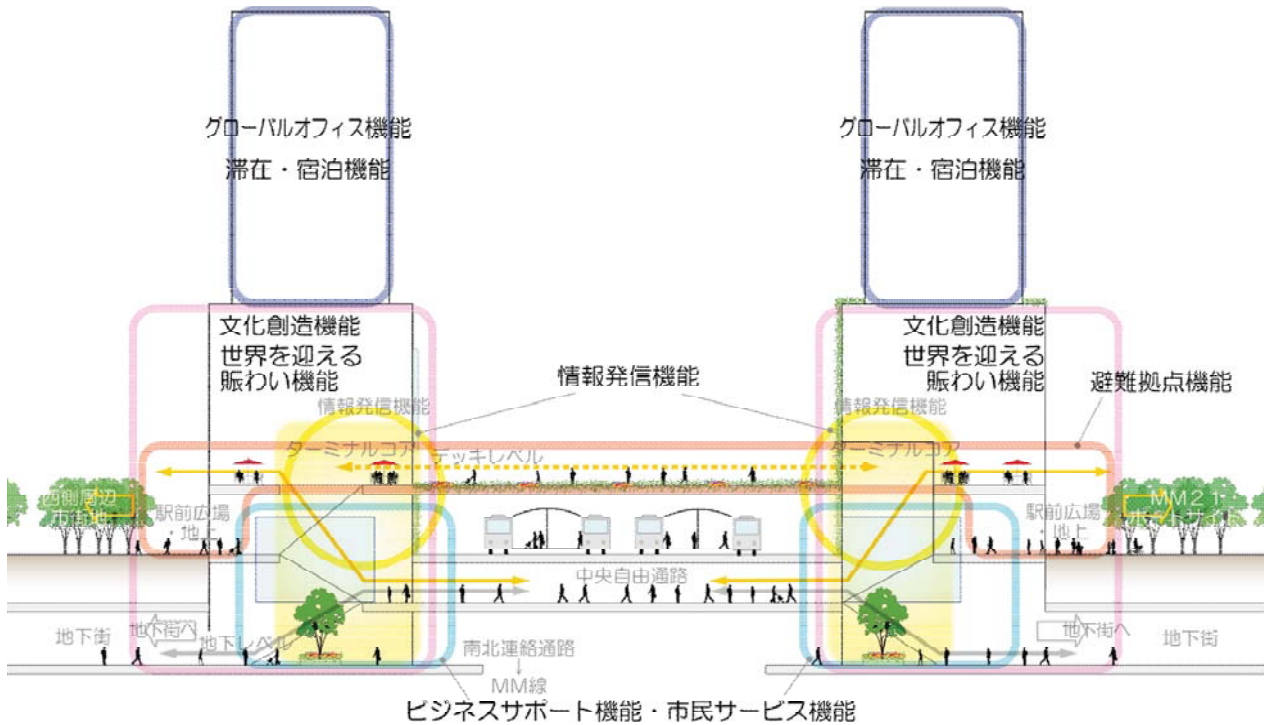
- ・ 地震予知情報や発災の被害状況・復旧状況等の情報提供機能、避難経路・一時滞留場所などの避難機能 など

：都市生活を便利にする機能の例

- ・ 駅直近という立地を活かし、子育て世代から高齢者の方まであらゆる世代に向けた市民サービス機能、行政サービス機能 など

都市機能の導入・育成イメージ

【駅直近街区と連携した機能の集積イメージ】



【国際都市の駅直近街区にふさわしい機能例】

<p>おもてなし</p> <p>世界を迎える賑わい機能 滞在・宿泊機能 情報発信機能</p> <p>外国や国内、市内からの来街者に対するホスピタリティ機能</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 外国人向け店舗 ○ 日本を感じさせる賑わい施設 ○ 文化体験型ショールーム ○ ホテル・サービスアパートメント ○ 観光案内・ツアーデスク ○ まちのコンシェルジュ など <p>豊かな都市生活を支援する商業等機能</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 生活支援型商業機能 など 	<p>ビジネス・文化</p> <p>グローバルオフィス機能 ビジネスサポート機能 文化創造機能</p> <p>国際ビジネス展開の拠点機能</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 外資系オフィス など <p>ビジネス活動や文化活動の展開を支える支援機能</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ ワンストップサービス ○ コンベンションホール ○ 貸会議室 ○ ショールーム ○ イベントホール など 	<p>安全・安心で便利な生活</p> <p>情報発信機能 避難拠点機能 市民サービス機能</p> <p>避難拠点機能</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 避難経路 ○ 災害情報システム ○ 一時滞留スペース (駅前広場など) ○ 防災用備蓄倉庫 など <p>都市生活を便利にする機能</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 市民学習・教育施設、文化活動支援施設 ○ 子育て支援関連施設 ○ 国・県・市の出張所 ○ パスポートセンター など
---	---	--

Ⅰ. 環境配慮・創出の取り組み

基準の考え方

旺盛なエネルギー需要がある横浜駅とその周辺街区では、徹底的なエネルギー利用効率の追及を行います。また、多数の人が集まり賑わう拠点的地区であることから、訪れる人に対して、快適な空間を提供すると共に、環境意識の啓発を促進する施設の導入や活動を実施します。

さらに、生物多様性の観点から、人だけでなく、その他の生き物に対しても配慮する緑地の創造を目指します。

基準の内容

横浜駅とその周辺街区の取組みが地区内の他街区、及び他地区のモデルとなるように、エネルギー対策、ヒートアイランド対策、そして環境意識啓発促進に寄与する取組みを先導的に実施します。

〈エネルギー対策〉

- 効率的なエネルギーの利用
 - ・ 既存地域冷暖房施設の熱供給ネットワーク拡大や設備更新
 - ・ 建物の空調、照明に対する高効率設備機器・システムの導入
 - ・ 建物への直達日射を遮る対策などによる空調負荷の低減
 - ・ BEMS*などによるエネルギー利用の適正管理
- 未利用エネルギー・再生可能エネルギーの利用
 - ・ 建物の屋上や庇、駅ホーム屋根などへの太陽光発電・風力発電装置の設置
 - ・ 駅コンコースや歩行者動線上などへの振動発電装置の設置
 - ・ 建物・駅施設地下からの湧水を冷却水等として利用した設備システムの構築
 - ・ 自然通風を利用した空調負荷の低減
 - ・ 雨水・中水の植栽灌水やトイレ洗浄水利用

※Building and Energy Management System: ビルの室内環境(温度等)・エネルギー使用量を把握し、状況に応じた機器や設備の運転管理を行うことで、ビル全体の省エネルギー化を図るためのシステム

〈ヒートアイランド対策〉

- 来街者への快適な冷涼空間の提供
 - ・ 建築物の屋上面・壁面の緑化
 - ・ 歩行者通路や広場の保水性舗装・遮熱性舗装化、水面、ミスト発生装置の設置
 - ・ 広場や街路への高木配置による緑陰の形成
 - ・ 風の流れに配慮した建物・施設の計画

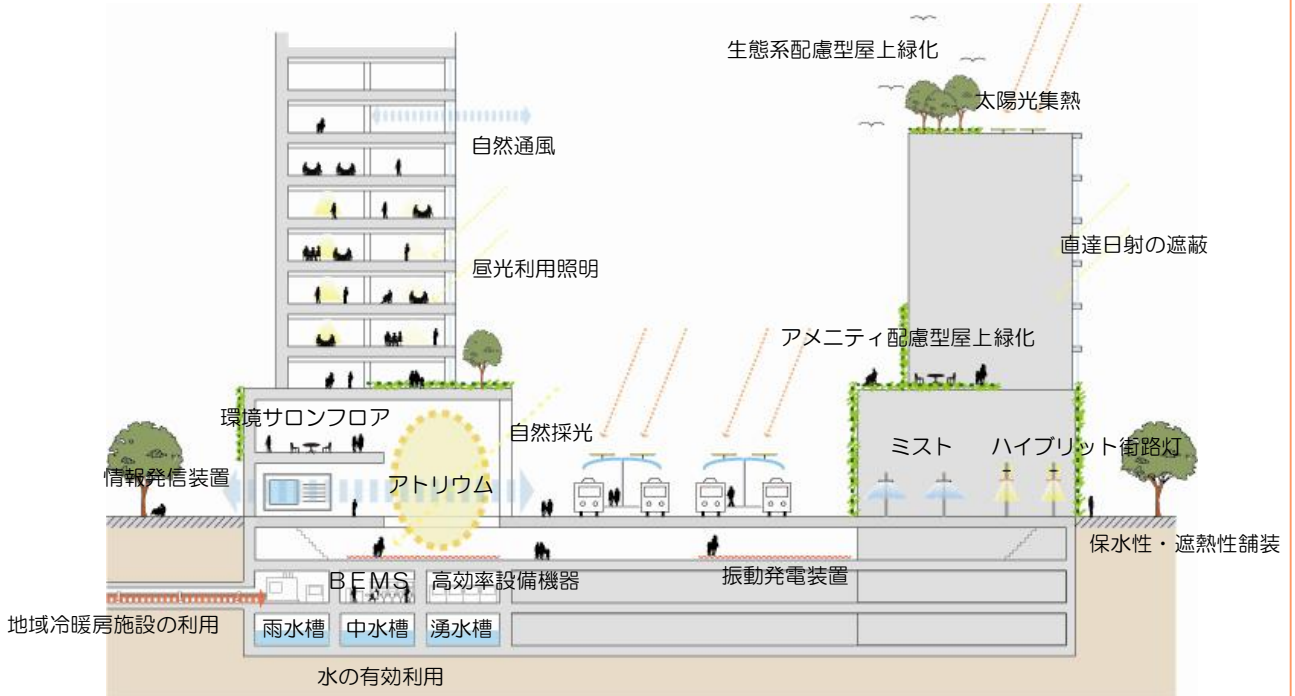
〈環境意識啓発促進への寄与〉

- 来街者への環境意識啓発の促進
 - ・ 屋内歩行者通路や駅前広場などへの環境情報発信装置の設置
 - ・ 環境ビジネスの創出やサポートの場となる環境サロンフロアの設置
 - ・ 風力・太陽光ハイブリッド発電街路灯などの「見える化」装置の設置
 - ・ 駅前広場などでの環境意識啓発イベントの実施

〈生物多様性への貢献〉

- 生態系への配慮
 - ・ 飛来する鳥の休息場となる止まり木や水飲み場を配した緑地空間の創出

環境配慮・創出の取り組みイメージ



ウ. 防災の取組み

基準の考え方

横浜駅周辺地区で災害が発生した場合の大きな問題は、駅中心に発生が予測される膨大な一時滞留者・帰宅困難者の対策です（※）。これらの対応は行政や個々の企業だけでは限界があるため、官民の協力・連携体制のもと、啓発・訓練は基より、滞留スペースの確保、情報提供等による適切な避難誘導方策等、ハード・ソフト両面の平常時から災害時・緊急時にわたる総合的な対策を進める必要があります。

また、地下街を有した高度集積地区であるセンターゾーンにおいては、まちづくりにあわせた浸水対策を実施することにより、安全・安心のまちづくりを目指します。

（※）「横浜駅周辺大改造計画検討エリアにおける一時滞留者数と滞留スペース報告書」（横浜市 H21.3）において、一定の条件のもとで推計した災害発生時の一時滞留者数はセンターゾーン内で約 14 万人（大改造計画区域内で約 18 万人）、帰宅困難者数は約 5 万人（大改造計画区域内で約 6 万人）。

基準の内容

安全・安心のまちづくりを実現するため、大災害発生直後における一時滞留者・帰宅困難者への対策や浸水被害に対する対策を官民協働で実施します。

■災害発生直後の安全確保

○一時滞留者の発生・集中抑制対策

- ・ 建物内残留を可能とする建物の耐震性向上、使用可能な通信、エネルギー、水・トイレ等のインフラの整備
- ・ 地元企業等による就業者・来街者等への水・食糧等非常用備蓄の促進、就業者等への一時滞留者問題の啓発活動

○滞留スペースの創出

- ・ 一時滞留可能な空間の確保（開発などの中での一時滞留可能な空間の創出）
- ・ 既存施設内への受け入れ協力

■帰宅困難者の避難経路の確保

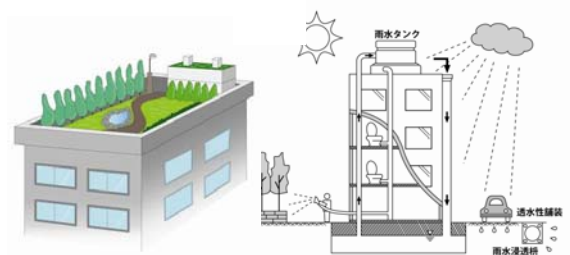
○地区外への避難・誘導

- ・ 災害時・緊急時に対応した情報受伝達システムの整備
老朽化建物更新等による落下物対策・避難経路確保、及び誘導等のためのサイン計画の確立
- ・ 代替交通手段（バス、船舶等）の確保

■開発にあわせた浸水対策

- ・ 適切な地盤高さへの嵩上げ ⇒T.P.+2.3m以上を基本
※周辺への影響等により困難な場合、止水板等による建物内部への浸水防止対策を実施
- ・ 建物屋上への貯留施設設置や雨水利用を兼ねた雨水貯留等環境への配慮を意識した流出抑制施設の設置（センターゾーン） ⇒一定規模以上の開発は、開発面積に応じた貯留施設を整備（例：ピーク時に 200 m³/ha を貯留）
- ・ 地下への入口に止水板を設置

雨水貯留・浸透（例）



防犯の取組みイメージ

【災害時・緊急時情報受伝達ツールのイメージ】

災害・緊急情報

情報伝達ツール

地域内ビジョン



地域内のマルチビジョンなどを活用した情報の提供

QRコード



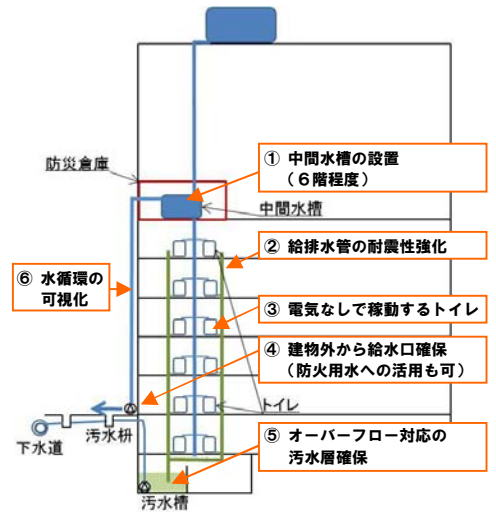
QRコード等を活用した携帯電話での情報の受発信

ワンセグ放送



エリア内ワンセグ放送を活用した情報の提供

【建物内トイレの耐震化イメージ】



【センターゾーンからの想定避難ルートイメージ】



*イメージ想定であり、調査等を踏まえて設定したものではありません。

工. 都市景観の形成

基準の考え方

国際都市横浜の玄関口である駅周辺においては、来街者が魅力を感じることができ、忘れられないシーンが展開する横浜らしい景観を創出するため、「多様なシーンが展開し、ドラマ性の感じられる都市景観」の形成を目指します。

基準の内容

駅×街空間の景観においては、「交通結節空間」「歩行者空間・親水空間」「建物群像」において、以下の視点に基づき「多様なシーンが展開し、ドラマ性の感じられる都市景観」の形成を進めます。

【ゲート性の創出】海と陸と空の拠点として、エントランス性やホスピタリティの感じられる景観の形成

【都市活力の演出】都市の活力、人々の賑わい・営みが体感できる空間の形成

【うるおいの体感】水、緑、光、ハマ風の満喫できる空間の形成

交通結節空間 横浜の玄関口にふさわしい交通結節空間の形成

- ・ 来街者が駅に降り立った時や、駅前広場に出た時に、「横浜らしさ」を感じられる景観の形成
- ・ 多様な人々の往来する場所として、横浜の玄関口に相応しいオープンスペースの創出、及び多彩なアクティビティが誘発される空間の形成
- ・ アイストップとなり、エントランス性のある、駅前広場や駅ビルなどによる景観の形成
- ・ 多くの人を迎え入れるゲートスペースとしての賑わいが感じられ、明るく開放感のあるターミナルコアの形成
- ・ デッキやテラス等、鉄道や人々の往来などの都市の活力が感じられる様々な視点場の導入の検討
- ・ 駅前広場、ターミナルコア、線路上空間の連続による駅東西（海⇄陸）のつながりが感じられる景観の形成
- ・ 来街者からの目線を意識し、圧迫感の低減や線路側への顔向けに配慮した低層部の壁面デザイン

歩行者空間・親水空間 歩行者目線に配慮した、来街者にとって快適な歩行者空間・親水空間の形成

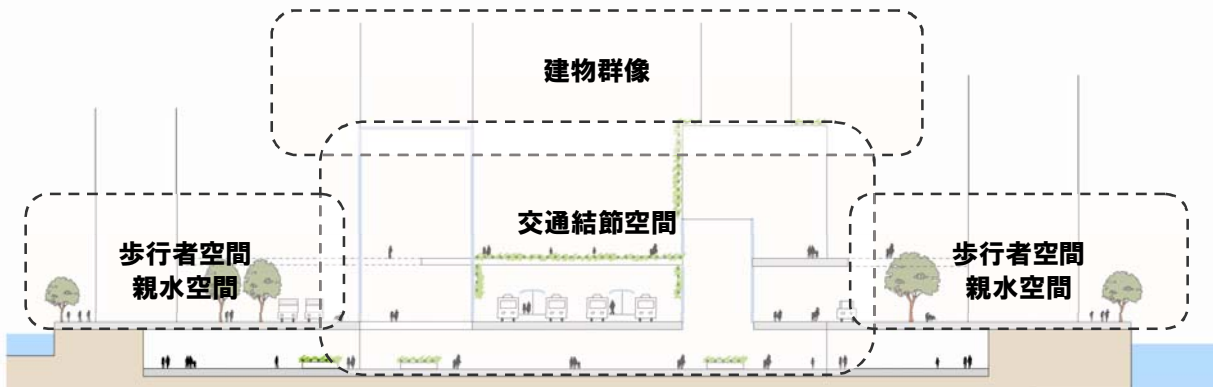
- ・ 明るく開放感のある内部空間やうるおいのある屋外空間の積極的な活用による、建物相互のつながりや、建物と歩行者空間・親水空間とのつながりが感じられる景観の形成
- ・ 河川、街路沿いの屋外テラスなど、ハマ風を感じられる憩いやたまり空間の活用
- ・ ハマ風を視覚的、聴覚的にも感じることができるよう、植栽などによる効果的な環境整備
- ・ 水辺に顔を向けた建物整備や水上交通の導入等による、横浜らしい水面を利用した賑わいの演出
- ・ 駅前広場、壁面、屋上、舗装面、建物内などの緑化による重層的な緑化空間の形成
- ・ 駅に訪れる人々に視認性と象徴性を提供する魅力的な待ち合わせ空間の景観演出

建物群像 個性を尊重しながらも、全体としてのまとまりが感じられる象徴的な建物群像の形成

- ・ 個々のデザインを尊重しつつ、水、緑、光、ハマ風などの自然要素を活かした賑わいや潤いの空間、頭頂部デザイン、ライティングなどで建物相互のつながりを形成することによる、まとまり感のある象徴的な建物群像の形成
- ・ 建物高層部などを活用し、海を、また海から感じることでできる空間を設けるなど、海とのつながりを重視した景観の形成
- ・ 超高層建築物などによる、国際都市横浜としてのシンボル性及びゲート性の感じられる建物群像の形成

都市景観の形成イメージ

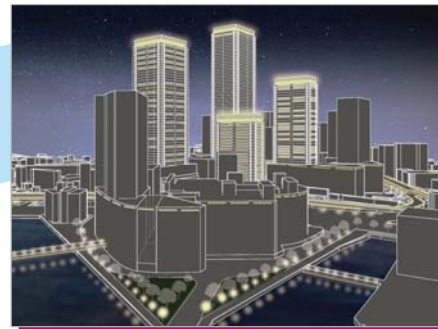
【景観形成を展開する空間】



【景観形成における3つの視点】



エントランス性のある駅前広場

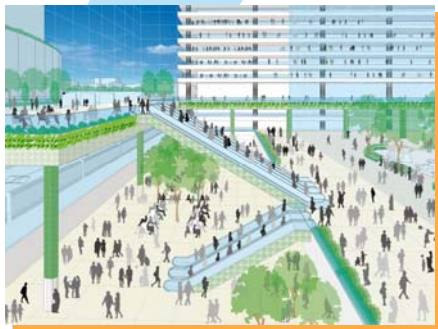


個性を尊重しつつもまとまり感のある建物群像

ゲート性の創出



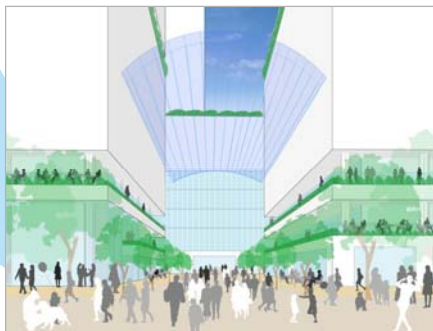
ハマ風を感じられる憩いの場



開放感や賑わいがあるターミナルコア

多様なシーンが展開し
ドラマ性の感じられる
都市景観の形成

都市活力の演出



ゆとりや賑わいのある歩行者空間



水辺を活かした夜間景観

うるおいの体感

※上図はイメージであり、実際の場所や形態を特定するものではありません。

オ. ターミナルコアの整備

基準の考え方

横浜駅周辺、特に駅直近街区では活用できる空間が限られており、駅前の限られた空間を官民の共通財産と認識することが大切です。このような共通認識のもと、駅とまちと重要な結節を担うターミナルコアにおいては、様々な役割や機能を複合化し担わせる空間づくりを誘導します。また、ターミナルコアの整備に合わせ、ユニバーサルデザインに配慮した、円滑な移動動線の整備を推進します。

基準の内容

立地特性や処理動線などに配慮しながら、駅と駅あるいは駅と街とを円滑に結び、魅力的なターミナルコアを整備していきます。

■ ターミナルコアの形成における基本的な配慮事項

- 駅×街空間の拠点開発とまちを結びつける円滑なネットワーク結節点としての性能（水平方向）
- 地上や地下、上空を有機的に結びつける円滑なネットワーク結節点としての性能（垂直方向）
 - ・ 駅東西を結ぶデッキと連携した一体的な動線処理・地下との円滑な往来への配慮
- 狭小な駅前空間を補う、広場等と連なる広がり、 駅東西南北の方向性を意識させる視認性
- 円滑な移動を支援するためのバリアフリー化・案内サインの充実などの実施

■ 各ターミナルコアの特性に応じて、特に配慮されるべき事項

- 中央西口：シンボリックな空間、回遊性向上や溜まりなどの交流の場
- 中央東口：シンボリックな空間、出島地区・みなとみらい21地区等周辺との円滑な往来
- きた西口：駅と鶴屋町方面との円滑な往来、帷子川分水路の水辺への誘導空間
- きた東口：ポートサイドとの円滑な往来、水上交通関連施設への誘導空間
- みなみ西口：パルナード等の賑わいの通り空間や幸川等の親水空間と一体となった回遊性の向上
- みなみ東口：高島地区・みなとみらい21地区等周辺との円滑な往来、帷子川の水辺への誘導空間

【各ターミナルコアの特性】

○きた西口
鶴屋町への円滑な移動
水辺（分水路）への誘導

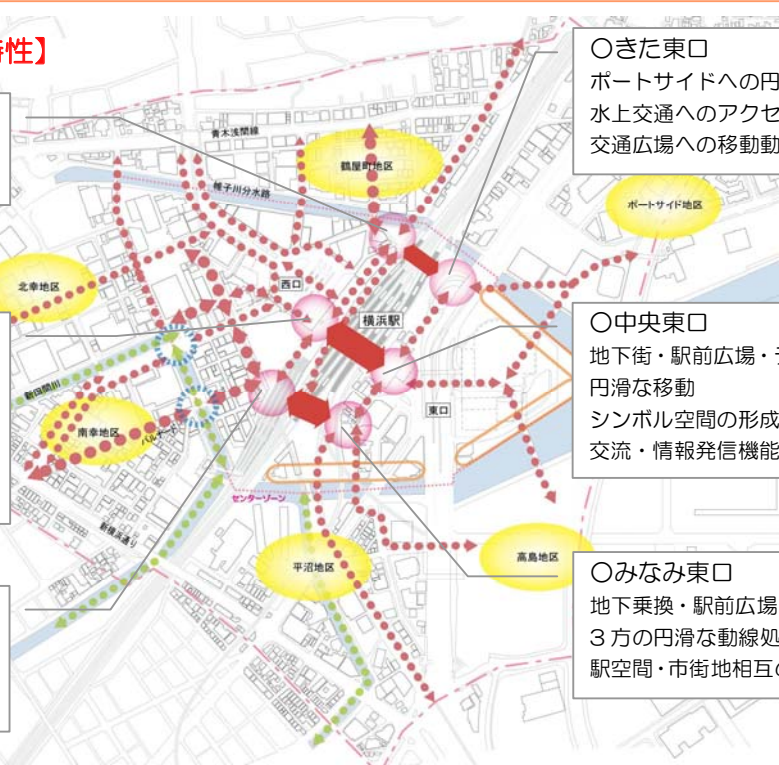
○中央西口
地下街・駅広・デッキレベルの
3方の円滑な動線処理
横浜の顔としてのシンボリック
空間の形成
交流・情報発信機能の補完

○みなみ西口
地下乗換・地上・デッキの 3
方の円滑な動線処理
駅空間・市街地相互の連携強化

○きた東口
ポートサイドへの円滑な移動
水上交通へのアクセス
交通広場への移動動線

○中央東口
地下街・駅前広場・デッキへの
円滑な移動
シンボリック空間の形成
交流・情報発信機能の補完

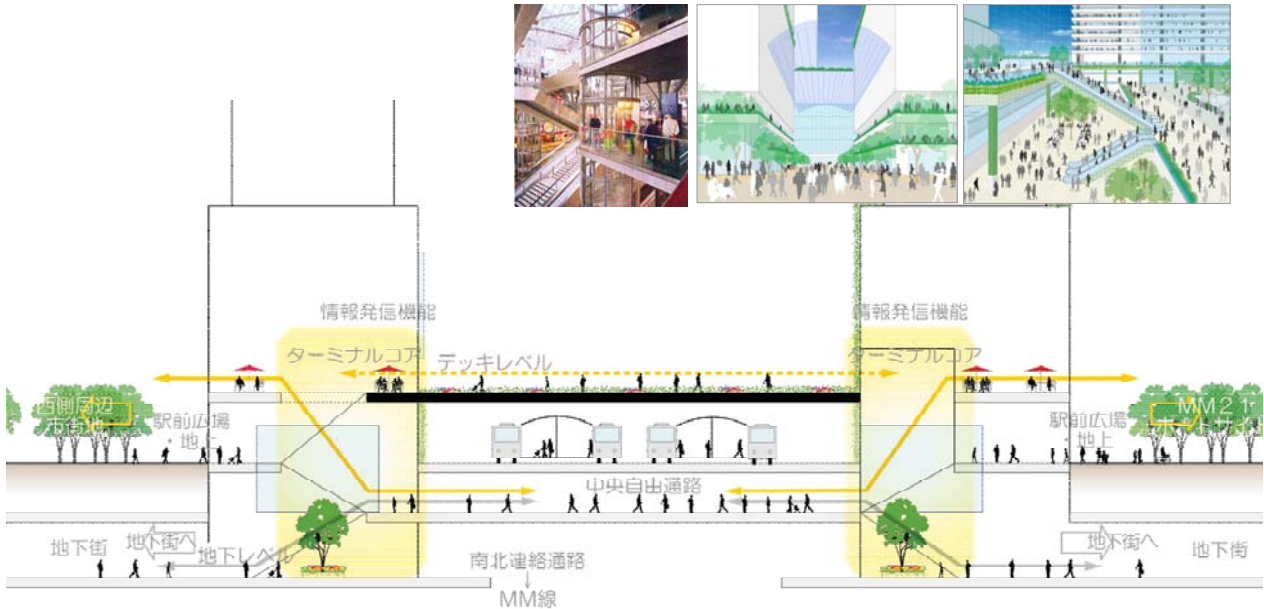
○みなみ東口
地下乗換・駅前広場・デッキの
3方の円滑な動線処理
駅空間・市街地相互の連携強化



ターミナルコアの整備イメージ

【ターミナルコアの空間形成イメージ】

駅直近街区や駅東西を結ぶデッキ、自由通路と連携し、回遊性が高く、賑わいのある駅×街空間の一翼を担う、デッキ・地上・地下が一体となった象徴的で、魅力的な結節空間を形成



【ターミナルコアの現状の特徴と期待する役割】

○きた西口：

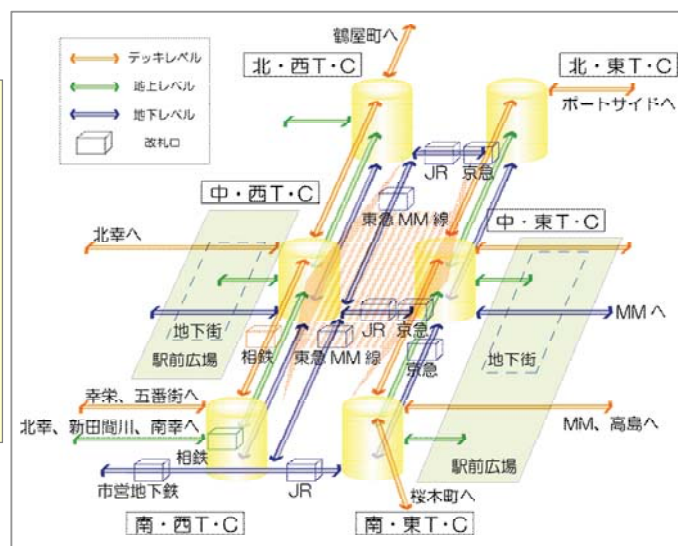
駅空間と鶴屋町方面との往來の結節
⇒帷子川分水路の水辺空間への誘導

○きた東口：

駅前とポートサイド地区との往來の結節
⇒帷子川分水路で展開する水上交通関連への移動

○中央西口：

動線集中度が高い
⇒横浜の顔となるシンボル空間を形成するとともに、回遊性の向上や溜まりなど交流の創出



○中央東口：

動線集中度が高い出島・みなとみらい21地区との重要な結節
⇒YCATや観光拠点関連の円滑な移動の支援

○みなみ西口

パルナード等の賑わいの通りや幸川沿い親水空間との結節⇒回遊性向上、地下との円滑な往來支援

○みなみ東口：

みなみ通路やみなとみらい21地区・高島方面との結節⇒地下・地上・デッキの円滑な移動支援

利便性が高く、憩いの感じられる、魅力的な歩行環境・通りの形成

基準の考え方

駅東西の連絡強化及び多層な階層の移動円滑化に向けて、横浜駅と直近街区では、東西連絡デッキをはじめとして、地上・地下・デッキの3層における円滑な歩行環境づくりを誘導する。また、歩いて楽しく、誰もが安心して憩える場（滞留の場）のある、通りづくりに配慮し、駅とまちをつなぐ一体的で魅力溢れる歩行者ネットワークの形成を図る。同時にそれぞれの接続部を中心にユニバーサルデザインにも配慮する。

基準の内容

コアと周辺を地下、地上、デッキレベルで円滑にわかりやすく結ぶネットワークの形成を図ります。特に地上部においては、地域の特性を活かした憩いのある魅力的な通りづくりを図ります。これらのネットワーク形成、通りづくりにおいては、誰もが利用しやすいユニバーサルデザインに配慮した空間づくりに努めます。

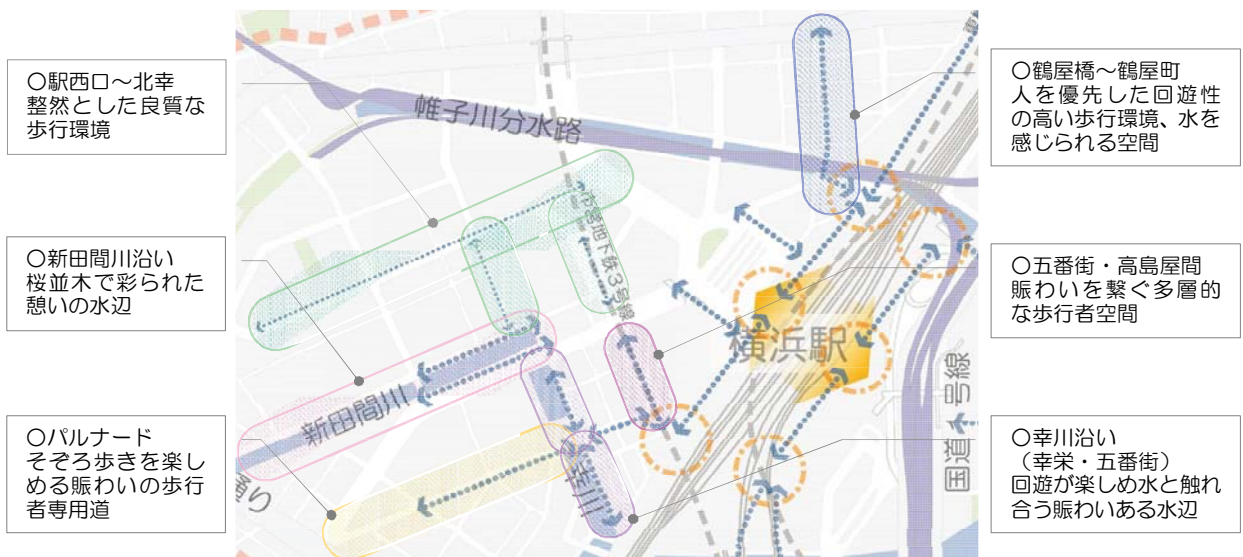
■ 駅直近部における円滑なネットワーク形成への配慮事項

- ・ シームレスな移動を支援するための連絡デッキや建物内通路の連続化、デッキを中心とした一体的な動線の確保
- ・ 地下レベルとの往来の円滑化に向けた配慮（中央通路と西口地下街（ザ・ダイヤモンド）の円滑な接続など）
- ・ 建物整備にあわせた東横線跡地プロムナードを迎え入れる駅方面との接続の配慮

■ 西口を中心とした誰もが安心して憩える場（滞留の場）のある魅力的な通りの形成に向けた配慮事項

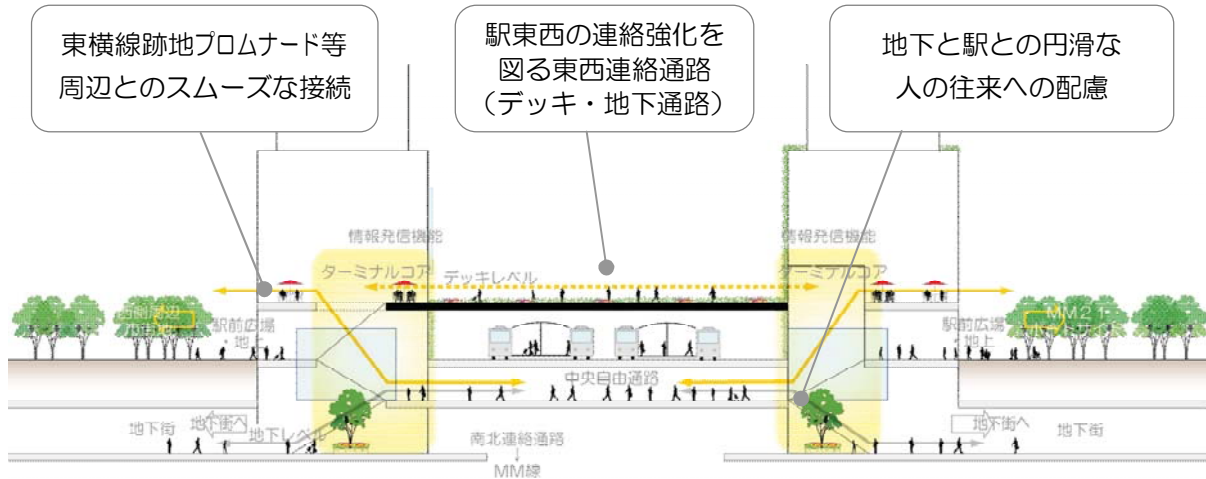
- パルナード：
 - ・ 駅西口の主軸にふさわしい歩行者優先への配慮、現状を活かしながら、更なる回遊性の演出
- 鶴屋町方面：
 - ・ 開発に合わせた壁面後退等を誘導しながら、現況を活かした界隈性のある、豊かな歩行環境の演出
 - ・ 鶴屋橋（橋詰）や川沿いを活用した、水を感じられる空間演出
- 高島屋・幸栄間：
 - ・ 駅西口における、シームレスな地上・地下・デッキレベルの回遊の演出、水辺などの周辺環境との賑わいの相乗効果を生む、多層的で広がりのある歩行者空間を創出

【魅力ある通りづくりイメージ】



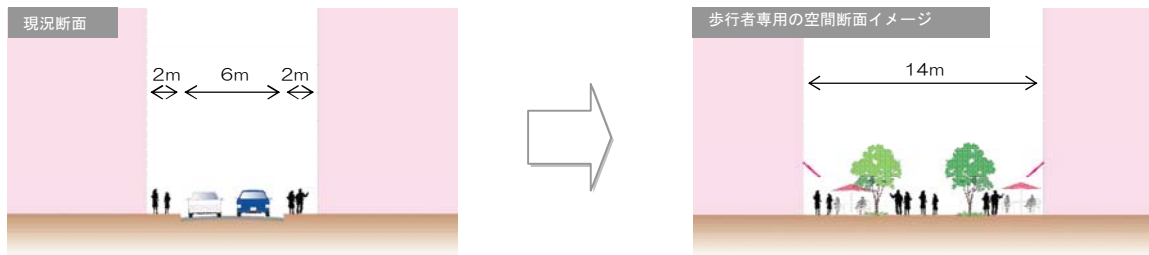
利便性の高い魅力ある歩行者空間・通りのイメージ

【駅直近における円滑なネットワークの形成イメージ】

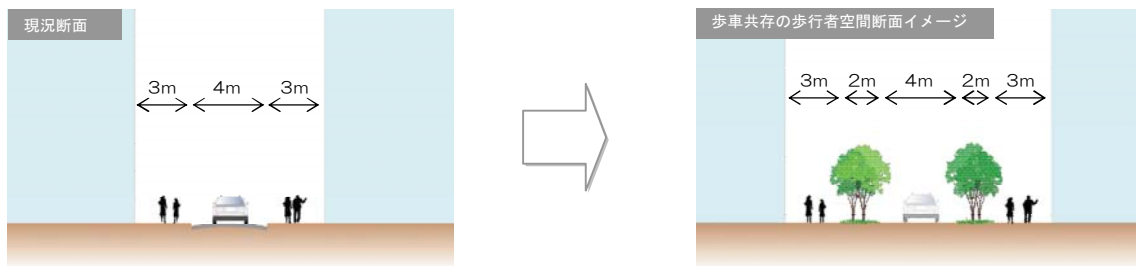


【魅力ある通りの誘導に向けた壁面後退・通り空間づくりのイメージ】

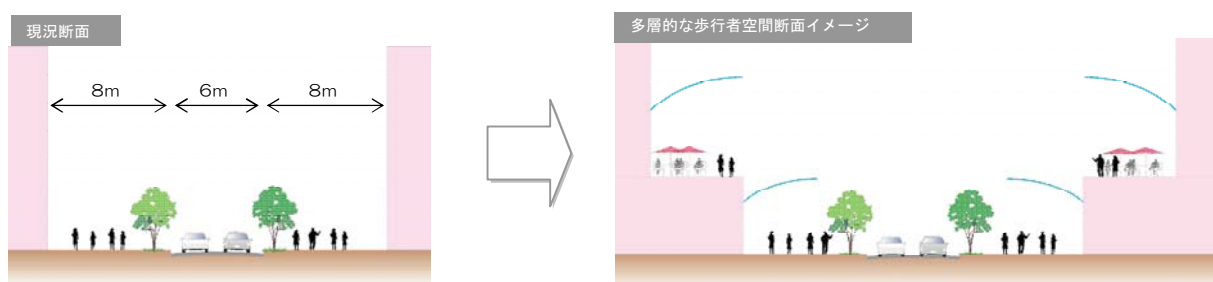
パルナード：歩行者の優先、現状の活用による更なる回遊性の向上



鶴屋橋～鶴屋町：現況の特徴の活用、界索性の創出、鶴屋橋周辺における水を感じられる演出



高島屋・幸栄間：水辺への導入空間としての立地を活かした、多層的で広がりのある空間の誘導



魅力ある親水空間の創出

基準の考え方

東口側の帷子川本川沿いや西口側の幸川、新田間川沿いの河川空間は、横浜駅周辺の魅力を高める地域資源であり、まちの魅力を高める重要な要素です。この貴重な地域資源を活かしながら、開発に合わせて、魅力的な親水空間を創出することで、川と共存するまちづくりを進めていきます。

基準の内容

主要な親水拠点において、その特性に応じた、特徴ある空間づくりを推進します。

■ 河川空間全般

- ・ 開発にあわせて建物壁面後退を誘導することで、新たな空間を確保
- ・ 河川側の景観への配慮や低層部の賑わいを演出
- ・ 各エリアの特性に応じた魅力ある親水空間を整備
- ・ エリアマネジメントによる親水空間の利活用及び河川の清掃等を含めた管理運営

■ 各河川の特徴に応じた誘導内容

○ 幸川沿い：

駅西口の地上レベルの回遊動線を担う水辺の散策、水と触れ合う賑わい・アメニティの創出

○ 帷子川本川（東口側）沿い：

多様なアクティビティの始発点にふさわしい、修景への配慮、海を感じられる工夫

○ 帷子川分水路沿い：

駅きた西口から北側市街地への玄関口にふさわしい、象徴性・魅力の創出、高架下の活用



魅力ある親水空間イメージ

【親水空間の主な構成例】

地区特性に応じて、さまざまな利用形態を組み合わせ、魅力ある親水空間を創出する。

『建物低層部の賑わい』…河川側に建物低層部の顔を向け、賑わいの滲み出しを演出

『歩行空間』…建物低層部の賑わいと一体となった水を感じられる心地よい環境づくりに配慮

『河岸的利用』…ボードウォーク等を活用しながら、水辺に近いところを人が行来でき、より近いところで水と触れ合えるような演出

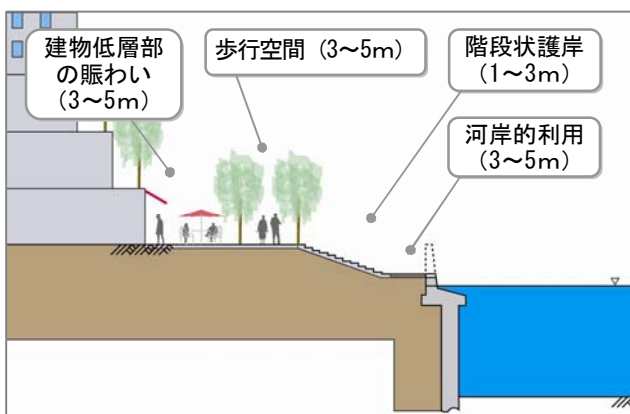
『拠点空間』…水辺に近い広場空間を活用したイベント等による賑わいの演出

『階段状護岸』…水辺と建物部分との段差部分について、一体感のある連続的な空間を形成

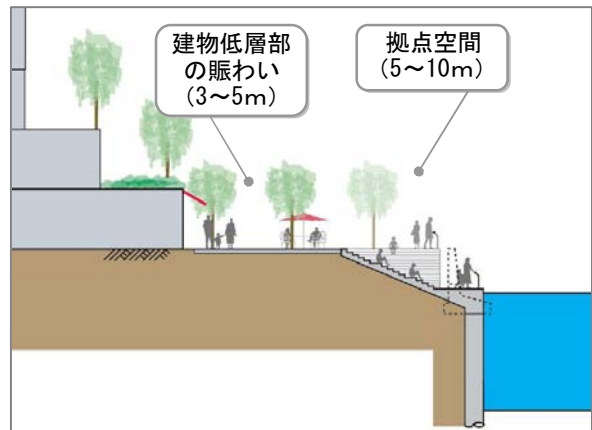
『その他』…首都高速道路の高架下を利用した光や広告等による演出

水上タクシー等の水上移動手段により、水上の賑わいを演出

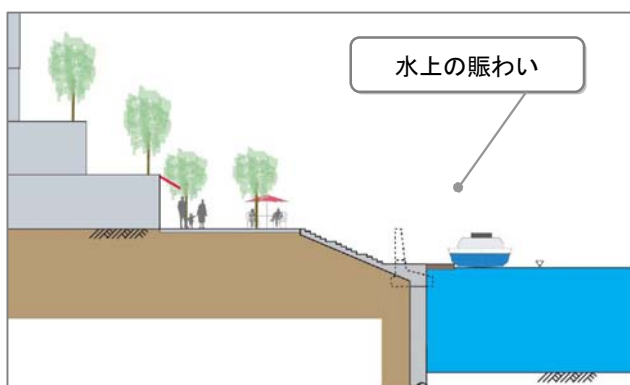
【主要断面イメージ】



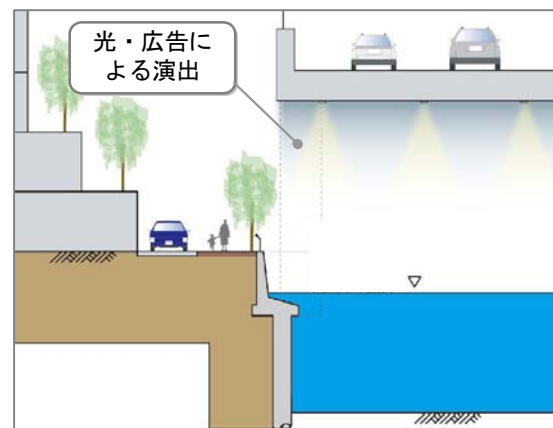
親水利用 断面イメージ (1)



親水利用 断面イメージ (2)



水上の賑わいイメージ



高架下の活用イメージ

(※) カッコ内の数字は、各利用に応じ必要な空間のボリュームを示すものであり、地区特性により変わりうるものです。

2 その他エリアにおけるまちづくりの方向性

① その他エリアにおけるまちづくりの考え方

主要な骨格・拠点空間における取組みを効果的にエリア全体に波及させていくためには、エリア全体の共通指針である「まちづくりの基本方針」に沿って、各エリアや地区毎で議論をすすめて、具体的なまちづくり取組み作法や将来像を定めていくことが大切です。

そうした各エリアでの議論やポテンシャルに応じて、地区別のガイドラインを策定しまちづくりの方向性を広く共有し、エリア全体で取組んでいくことが必要です。

以下に関係者間において今後議論をすすめていくためのまちづくりの方向性を示します。

② エリア別まちづくりの方向性



〈高島地区〉

- ・歩行者ネットワークとして、海や川への眺望が楽しめるような歩行者デッキの整備により街区を結ぶことで、回遊ネットワークを形成していく。
- ・アジアをはじめ国際色豊かな業務・商業地区を環境に配慮しながら形成するとともに、文化施設・芸術施設・交流施設などの機能を導入することで、就業者や市民などが楽しめる空間を形成していく。

〈誘導の視点〉

- 地下駐車場の連携
- デッキや水辺空間を活かした空間整備
- 見通し景観・スカイラインへの配慮
- 拠点となる水辺空間

〈南幸地区〉

- ・沿道の建物・店舗と協働することにより、パルナードをはじめ歩行者にやさしく、個性的で魅力あるストリートを形成していく。
- ・従来の地区が持つ特徴である商業・娯楽施設を活かしながら、周辺と一体となった水と緑溢れる親水空間を加えることで、商業・文化・エンターテインメントの機能向上を図っていく。

〈誘導の視点〉

- 地下駐車場の連携
- パルナードの歩行空間の質の向上
- 人の賑わう水辺空間の整備

〈ポートサイド地区〉

- ・国際競争力強化として安全・安心な居住環境や先端的な商業施設により、魅力的なウォーターフロントのまちを形成・発展させていく。
- ・「アートとデザイン」の街として色彩等がコントロールされた建築物・公共空間により水と緑に囲まれた歩行者空間・通りを形成していく。

〈誘導の視点〉

- 都市型住宅や先端的な商業・業務関連施設の集積
- アートとデザインの質の高い施設の集積

〈鶴屋町地区〉

- ・鶴屋橋の架け替えを契機に、北口から鶴屋町方面への通りについて沿道の建物更新にあわせた魅力あるストリートを形成していく。
- ・業務機能や各種学校、サテライトキャンパス、研究・交流施設などの立地の特徴を更に増進する機能の導入を促していく。
- ・旧東海道沿いでは、歴史性を活かした通りの演出を促していく。

〈誘導の視点〉

- フリンジ駐車場、地下駐車場の連携
- 界隈性を演出する通りの整備
- 教育関連施設・若い世代の交流促進

〈平沼地区〉

- ・横浜駅やみなとみらい21地区への近接性という立地を活かし、豊かな都市生活をサポートする生活利便施設、旧東横線跡地を活かした遊歩道や店舗、就業者向け施設などを整備していく。

〈誘導の視点〉

- 就業者・居住者の生活利便施設の立地
- 水辺空間を活かした散策空間づくり

〈北幸地区〉

- ・既存の彫刻通り等を活かしながら、就業者や居住者の生活を豊かにする生活利便施設や交流の場の創出など、快適な都市生活を提供していく。
- ・桜並木のある新田間川沿いの空間を活かしながら、沿道の建物との連携により魅力的な親水空間の創出により、人々の憩いや散策の場を形成していく。

〈誘導の視点〉

- フリンジ駐車場、地下駐車場の連携
- 彫刻通りを初めとした歩行空間の充実

Ⅲ ガイドラインの運用

ガイドラインの運用の考え方

大改造計画推進のためには、Ⅰ、Ⅱに示す「まちづくりの基本方針」及び「まちづくりの基準」を共有し、適切な役割分担のもとで、民間と行政が連携していくことが重要となります。

そして、まちづくりを進めていくにあたっては、適切なインセンティブをととのえ、民間活力の発揮を促進するとともに、ルール及び運用体制を構築し、ガイドラインによる取組みを継続的に担保することが必要です。

また、まちづくりの実現にあたっては、市民等の参画を得ながら実現していくことも重要と考えます。

民間と行政の連携・協働による継続的なまちづくりの取組み



1

まちづくり貢献の考え方

まちづくりの取組みの中でも、以下のような取組みは、「まちづくり貢献」として、その取組みに対して適切なインセンティブが必要と考えます。

- 民間個別または行政のみによる従来の取組みでは達成することが困難な取組み
- 民間が行政と連携し各々の特性を活かすことにより、さらに効果的に行うことができる取組み
- 民間の知恵を活かした新たな事業機会や質の高い空間・機能を創出する取組み

また、「まちづくり貢献」は特に下記の点について、意識し、寄与したものになっていることが重要と考えられます。

1. 土地利用・空間形成方針：アジアを中心とした国際的な交流促進をする拠点形成に向けた配慮

- 先導的機能導入における国際交流・文化促進及び市民生活支援
- 骨格形成のためのネットワーク強化、駅を中心とした機能強化
- 横浜の経済活性化を促進する業務機能の集積・強化 など

2. 環境形成方針：環境モデル都市の象徴として世界をリードする環境創生型まちづくりに向けた配慮

- 温室効果ガス排出量大幅削減に向けた、エネルギー利用効率の向上や地区全体での最適なエネルギーマネジメントの先導
- ヒートアイランド現象緩和に向け地区全体で連携した、緑化・空地等の連続化
- 環境負荷低減のための公共交通利用促進の仕組みづくり、地区内自動車交通の低環境負荷車両化 など

3. 防災・防犯方針：災害リスクを低減させ、安心して訪れ、働き、暮らせるまちづくりに向けた配慮

- 建物単体にとどまらず、地区全体に波及する防災・防犯対策
- 大規模災害時における（ハード面、ソフト面での）連携 など

4. 景観形成方針：横浜らしさが感じられる、印象的な風景や空間の提供・シーンの演出に向けた配慮

- 横浜駅周辺を象徴する景観形成及び先行・後発開発との調和
- 河川等の既存資源の活用、特徴を活かした連続的、一体的な景観形成
- 特に、多くの来街者の目に触れる「駅×街空間」における、個々の建物の質の高いデザイン、高いデザイン性の建物ストック など

5. 歩行者ネットワーク形成方針：ゆとりある歩行環境の創出・個性と魅力を満喫できる回遊の場の創出

- 駅を中心とした立体的ネットワーク構築のための一体的、連続的な動線づくり
- 河川や通りの活用、公開空地の連続化等による連続的な歩行者空間づくり
- 沿道・川沿いの個性の演出、賑わいづくり など

6. 交通環境形成方針：交通環境の改善・公共交通の利便性向上による人が主役のまちづくりに向けた配慮

- 歩行者環境改善及び環境負荷軽減
- 駅を中心とした鉄道、バスの利便性向上
- 道路機能の改善、駐車目的車両や自転車適正化 など

7. 持続可能なまちづくり：皆が連携し、価値向上を目指すエリアマネジメント型まちづくりに向けた配慮

- エリアマネジメント組織及び議論・活動への意欲的な参画
- 地区全体で連携した持続可能なまちづくり及びまちのメンテナンス など

2 まちづくり貢献の位置づけと項目例

「まちづくりビジョン」に示すまちづくりへの取組の位置づけ（P34）をもとに、「まちづくり貢献」として考えられる項目を整理したものが以下の表です。

但し、例示した項目にとどまらず、本計画の考え方や方針などに基づく多様な取組みが「まちづくり貢献」となり得ると考えます。

まちづくり貢献の位置づけと項目例

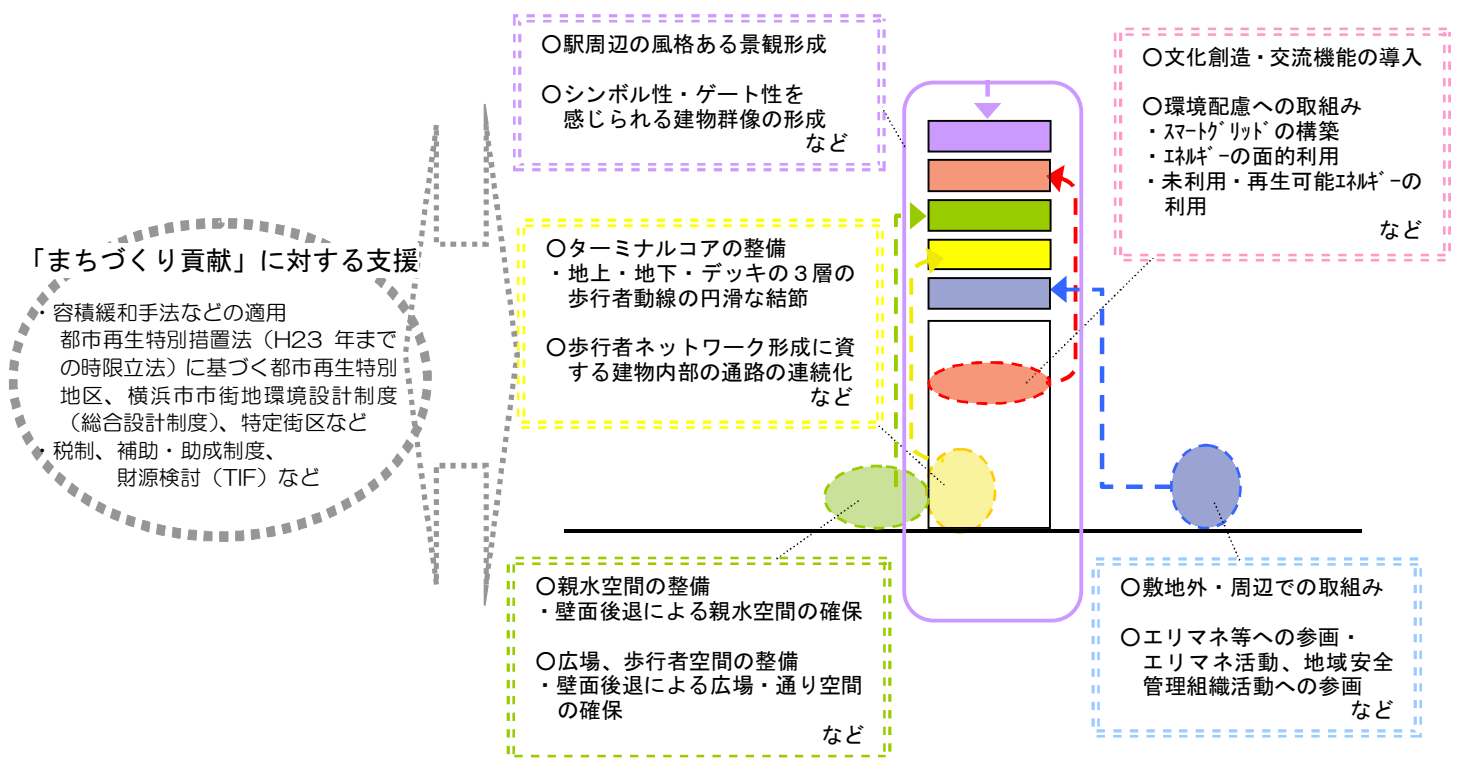
貢献項目の位置づけ	まちづくり貢献項目の例	
I. 地区全体で将来展望を持ち、時間差をこえて連携して取組むことにより、効果が増加・相乗的に発揮される取組み (連携・相乗型)	環境形成	◇横浜駅周辺地区を中心としたスマートグリッドの構築 ◇面的エネルギーシステムの拡大・導入（地域冷暖房、建物間熱源融通等） ◇公共交通利用促進のための仕組みづくり
	防災・防犯	◇地区全体の治水安全度の確保に向けた地盤の高上げ ◇一時滞留スペースや避難経路の確保 ◇災害情報システムの導入
	景観形成	◇シンボル性・ゲート性が感じられ、全体としてまとまりある建物群像の形成 ◇親水拠点や親水空間整備（親水ネットワーク、水上交通施設など） ◇水辺に顔を向けた建物整備
	歩行者ネットワーク形成	◇ターミナルコアの整備 ◇建物内部の通路の連続化（ターミナルコアに接続する建物内通路の連続化など） ◇歩行者が憩える拠点や広場整備（歩行者空間の連続化） ◇歩行者ネットワーク上におけるバリアフリー化・バリアフリー施設の拡充 ◇地区全体で統一された案内情報の提供
	交通環境形成	◇乗換え利便性の向上 ◇歩行者デッキの整備・動線の連続化 ◇駅前広場整備、タクシー・バス乗降場整備 ◇駐車場ネットワーク・システム整備 ◇自転車通行帯整備
	持続可能なまちづくり	◇エリアマネジメント組織・地域安全管理組織活動への参画・出資
	II. 個々の取組みの中でも、地区全体への波及的な効果や影響を与える先導的な取組み (波及・先導型)	土地利用・空間形成
環境形成		◇環境意識啓発のための環境交流施設・情報受発信施設の設置 ◇電気自動車対応型充電設備の設置 ◇再生可能エネルギー、未利用エネルギーの導入 ◇生物多様性に配慮した緑地の整備
防災・防犯		◇河川水の消火用水活用施設 ◇災害用備蓄スペース等の整備 ◇建物内貯留や流出抑制施設の設置
交通環境形成		◇センターゾーン外延部に駐輪場・自動二輪駐車場の確保 ◇共同荷捌きスペースの確保 ◇サイクルシェアリング施設・コミュニティサイクルポートの整備
III. 主に個々の開発内において、良質な空間や環境などの創出を目的とした取組み (自己完結型)	環境形成	◇アメニティや生態系に配慮した多様な緑化空間の整備 ◇建築物の屋上緑化や壁面緑化 ◇地表面被覆対策
	景観形成	◇低層部にぎわい施設の導入 ◇にぎわいが滲み出る施設整備
	歩行者ネットワーク形成	◇壁面後退等による歩行者空間の整備

3 インセンティブの考え方

民間による「まちづくり貢献」に対するインセンティブは、下記のようなものが考えられます。

- 容積率の緩和
- 資金面での支援（助成金、無利子融資など）
- 既存制度の柔軟な運用及び独自の補助制度の検討

民間開発で取り組む「まちづくり貢献」に対するインセンティブのイメージ



まちづくり貢献を支援する助成・補助制度（例）

	既存の制度・事業	大改造計画独自の制度検討例
土地 空間 形成	<ul style="list-style-type: none"> ・ 企業立地促進条例（平成24年3月31日まで） ・ 重点産業立地促進助成 ・ アジア重点交流国・地域企業誘致助成 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 当地区独自のアジア展開企業向けの立地促進関連制度
環境 形成	<ul style="list-style-type: none"> ・ 緑化施設整備計画認定制度 ・ 屋上緑化助成制度 ・ EV（電気自動車）及びPHV（ハイブリット車）対応型充電設備の設置補助制度 ・ EV・PHV導入補助制度 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地域冷暖房施設導入を促進する制度 ○ 建物間熱源融通システム構築を導入促進する制度 ○ 環境行動の取り組みを支援する制度 ○ 再生可能エネルギー・未利用エネルギーの導入を促進する制度
防災 ・ 防犯	<ul style="list-style-type: none"> ・ 横浜市防災情報システム ・ 新世代下水道支援事業制度（雨に強い都市づくり支援事業） 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 一時滞留スペース確保に対するインセンティブ等 ○ 各施設の災害情報システム構築や相互活用支援 ○ 防災まちづくりの取り組み（落下物防止対策、備蓄スペース設置などを支援する制度） ○ 地域の安全管理組織への活動支援制度

4 まちづくり貢献とインセンティブのあり方に関する検討の深度化

まちの活性化を促進し、大改造計画をより魅力的にかつ継続的に推進していくために、まちの発展・開発の熟度等を見据えつつ、今後下記のような項目について検討の深度化が必要と考えます。

① ネットワーク空間づくりなどの継続的なまちづくり

◎一定の強制力のある空間確保と管理に関する制度

- ・歩行者ネットワークなど公共施設等の将来的な整備・維持管理のため、地権者や権利者が変わっても継続的に担保される横浜駅周辺独自の仕組みづくり
(例：改正都市再生特別措置法に基づく歩行者ネットワーク協定)

◎公的空間づくりにおける市民参画

- ・民間と行政の連携に加えて、公的空間等における施設整備や管理への市民参画の仕組みづくり

② インセンティブの柔軟な考え方

◎容積率の緩和手法のあり方

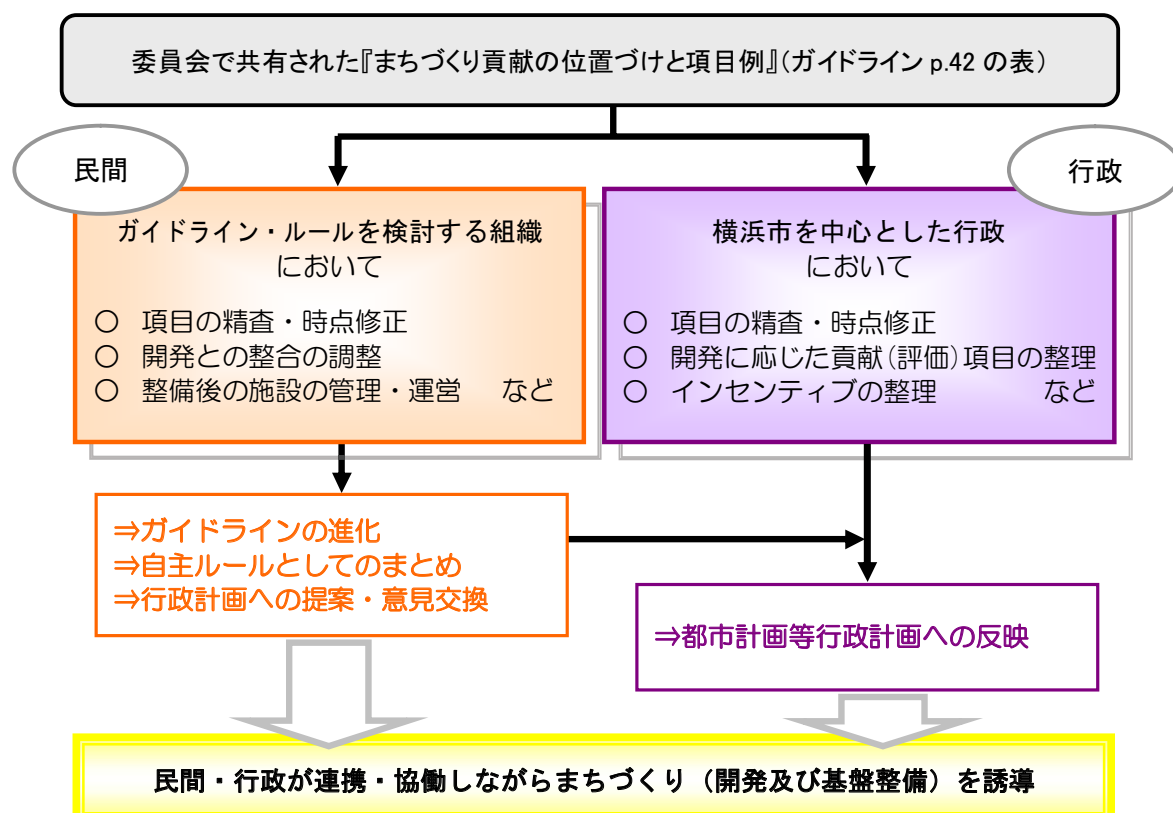
- ・ガイドラインの趣旨に適合した開発計画に対する容積緩和手法の積極的な適用
- ・各種容積緩和手法について、「まちづくり貢献」を適切に評価できる緩和基準の策定
(評価度の明確化や評価項目の拡大、評価項目ごとの緩和上限の弾力化)
- ・開発が断続的かつ中長期に渡って行われていくという本地区の特性を踏まえ、公平な負担やインセンティブ付与を可能とする容積移転・容積バンクのような仕組みづくり
- ・開発敷地外に対する取組みに対する貢献の評価

◎税の軽減・助成金の柔軟な付与など資金面での支援の充実

◎開発に伴う各種既存制度の柔軟な運用の検討

- ・開発やその後の施設の管理運営に伴う各種既存制度の柔軟な運用の検討

(参考) まちづくり貢献の整理を例とした検討の深度化・展開のイメージ



5 ガイドラインによるまちづくりの担保と運用体制

ガイドラインによるまちづくりの担保

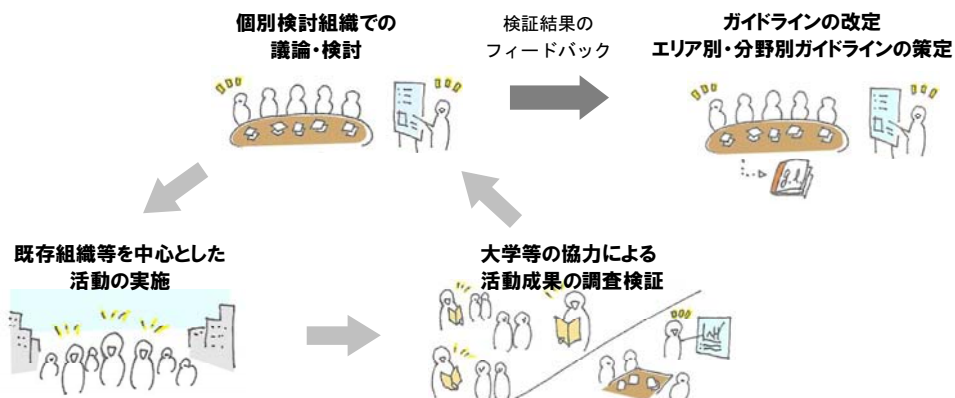
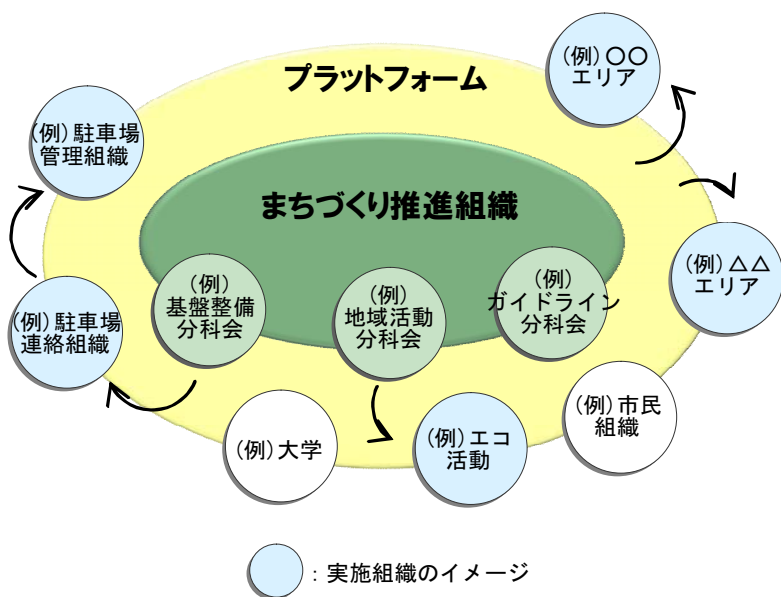
- 空間や施設整備は、必要に応じて地区計画等の都市計画や条例、要綱等による位置づけ、あるいは施設整備ごとに、市・事業者間で協定を結ぶこと等により担保を行ないます。
- 管理運営に関しては、共同利用施設の場合は民間相互による協定や継続的に遵守されるべき契約、また公共的空間の場合には市・事業者間での協定・契約などにより担保を行ないます。

ガイドラインの運用体制の考え方

本ガイドラインについては、計画策定にあたった関係者が中心となり、今後運用していくことが望まれます。

そして、まちづくりに必要な新たなルールを検討することや開発の進展などによるまちの成長に合わせたガイドラインの更新などを進めて行く組織が必要であると考えます。

運用体制のイメージ



6

ガイドラインの進化と充実の考え方

本ガイドラインは、まちづくりの進捗に合わせて、適時更新をしていくことが必要と考えます。また、エリア別・分野別等の詳細な検討は、本ガイドラインを抛りどころとし、各エリアや各分野において特に必要となる事項について、下記のような内容に関する深度化を進めていくことが考えられます。

まちづくりガイドライン エリア別の詳細検討

- 各地区の現状、開発の進展を勘案し、地区毎に目指す空間形成を具現化
→例えば、「駅×街空間」において、歩行者空間整備を重点的に、パルナードは通り沿いに用途や意匠等の協調を重点的にコントロールを行う など

まちづくりガイドライン 分野別の詳細検討

- 大改造計画の重要テーマなどのアクション推進のための分野別の詳細な誘導
例)・環境配慮 (ガイドライン) (環境負荷軽減、緑化などに係る計画指針)
・特定エリアの景観形成 (ガイドライン) など
(特定エリアの詳細ガイドライン(サイン、ストリートファニチャ、広告物などの設計指針など))